DASSAULT

MIRAGE IIICJ & IIIEA

SERIE FUERZA AEREA ARGENTINA Nro. 7







JORGE F. NUÑEZ PADÍN



Mirage IIIEA I-018 sobre el rodaje de un shelter de dipersión, en la BAM Río Gallegos.



Mirage IIIEA I-005 despega desde la BAM Río Gallegos, para una misión en Mayo 1982, equipado con un misil SARH Matra R530 y dos drops RP30.



Mirage IIIEA I-016 con armamento completo abandonando su shelter blindado. Abril 1982.



Mirage IIIEA I-018 con tanques RPK. Río Gallegos, Abril 1982. (Fotos J. Fazio)

Dassault

MIRAGE IIICJ & IIIEA

Serie Fuerza Aérea Argentina Nro. 7



Aviones IIICJ del Grupo 55 próximos a iniciar un TAIT-Tema de Adiestramiento.
El Plumerillo, 1985. (A. Bertogna)

JORGE NUÑEZ PADÍN | AGOSTO 2002

Dedicado a la Fuerza Aérea Argentina en el XX° Aniversario de la Batalla Aérea de Malvinas.

SERIE FUERZA AÉREA ARGENTINA, MIRAGE IIICJ & IIIEA

Autor: Jorge Félix Nuñez Padín
Ilustraciones: Guillermo Landa
Diagramación: Sebastian Juliá

Editor Responsable: Jorge F. Nuñez Padín. Informes: Laspiur 1801, 8000 Bahía Blanca. ARGENTINA.
E-mail: marauder@fuerzasnavales.com. www.fuerzasnavales.com.ar. Registro de la Propiedad Intelectual N° 315757.
Hecho el depósito que marca la ley 11723. Prohibida la reproducción total o parcial del contenido, por cualquier medio sin la autorización escrita del editor.
Fotocromos: Fotocromos del Sur S.A. Blandengues 770, 8000 Bahía Blanca. Tel.: (0291) 4556266.
E-mail: preprensa@fotocromosdelsur.com.ar
Diseño Gráfico: Sebastián Juliá. (011) 4721.0535. E-mail: sjulia@starmedia.com

BIBLIOGRAFÍA

Serie Fuerza Aérea Nro. 4 Avions Marcel Dassault Mirage IIIEA/DA, Noviembre 1997.

AGRADECIMIENTOS: Atilio Baldini, Angel Bertogna, Subofic. Principal Ricardo Cassinotti, Carlos García, Guillermo Sentís.

Portada: Mirage IIIEA I-006 en ocasión del 25° Aniversario del Mirage en Argentina. Tandil. Noviembre, 1997 (J. Nuñez Padín).
Contratapa: Dassault Mirage IIICJ Shahak C-704 del Escuadrón 10, taxeando en una calle de rodaje de la Base Aérea Río Gallegos. Este era uno de los MIIICJ más interesantes ya que fue utilizado en el programa de desarrollo del IAIKfir, de lo que conservó algunas modificaciones. (C. García) Close-up del Alférez Germán "Topo" Demmer a bordo del MIIICJ C-715 (A. Bertogna).

English abstract

Mirage IIIEA & Mirage IIIDA

During 1967 the Fuerza Aérea signed an agreement with Avions Marcel Dassault to pur-chase a batch of Mirage III; budget restrictions delayed the purchase up to July 1970 .The contract included the provision of 10 Mirage IIIEA(serials I-003 to I-012),2 Mirage IIIDA(serials I-001 to I-002) plus spares parts, technical support as well Matra R-530 air to air mísiles. The first aircraft I-003 was delivered at Bordeaux by late August 1972. The first flight in Argentina, was performed by the same airplane on 10 January 1973 from the Base Aérea Militar Mariano Moreno(Buenos Aires).

The Escuadrón 1 de Caza-Interceptora became the Grupo de Operaciones 8/VIII° Brigada Aérea on 5 January 1976.With the Mirages was re-introduced the prefix letter I-, to indicate "Interceptor"since its function was essentialy air defence/interception. A year later was signed another contract for 7 Mirage IIIEA fitted (serials I-013 to I-019) with Matra 550 Magic IR mísiles, with deliveries starting in 1979. A couple of refurbished Mirage IIIDA(ex French Air Force) was ordered by late 1979/early 1980.They were serialed I-020 and I-021

During the Beagle Channel dispute with Chile, the Mirage IIIEA squadron was deployed to Comodoro Rivadavia(Chubut) and to Río Gallegos(Santa Cruz) air bases by December 1978 to provide all weather air cover into the area. After the retake of Malvinas Islands on 4 April 1982, the Fuerza Aerea mobilised its aircraft to the Patagonia, among them the Mirage fleet.
The Escuadrón Mirage Comodoro Rivadavia under command of Mayor Paez was set up with 5 Mirage IIIEA(I-003,-008,-010,-015 & -018) plus the Learjet 35A LV-OAS,on April 5. The Escuadrón Mirage Rio Gallegos with Mayor Sánchez initially operated with another 5 Mirage IIIEA(I-011,-014,-016,-017 & -019). A remaining force of 3 Mirage IIIEA was stationed at Mariano Moreno air base to provide some kind of air defence to Buenos Aires. The Matra R550 Magic I arrived during the second half of April, and the pilots received a "last-minute" operation course. The first Fuerza Aérea operational sortie was performed by the "Fiera"Mirage flight in the early hours of May 1,1982. At the end of the day one Mirage IIIEA(I-015)was shoot down by an AIM-9L Sidewinder; while a second Mirage IIIEA(I-019)was brought down by argentine anti-aircraft fire near Port Stanley ,killing its pilot Capitan Garcia Cuerva. For most of its wartime activity the Mirages performed air cover/air defence operations(37 missions during May and 10 in June)as well decoy flights(9 in total). On 1 July 1982 the Mirage returned from Comodoro Rivadavia and Rio Gallegos to its home base in Mariano Moreno.

On 7 March 1988 was closed the VIII° Brigada Aérea and its Mirage IIIEA/IIIDA aircrafts were transferred to the Escuadrón II of Grupo 6 de Caza/VI° Brigada Aérea in Tandil(Buenos Aires). It was planned the purchase of a



batch of 14 Mirage IEE/DE(ex Ejército del Aire Español) during 1993 as well an U$ 29 M up-grade project for 14 Mirage IIIEA during 1999. Both projects were aborted by lack of funds.

Mirage IIICJ & Mirage IIIBJ

After the South Atlantic War the Fuerza Aérea was in urgent need to replace those aircrafts lost in combat. With the international market closed for Argentina, Israel offered a surplus batch of 22 "Shahak" or Mirage IIICJ/BJ. A total of 19 Mirage IIICJ and 3 Mirage IIIBJ were acquired ; the first seven arrived by sea aboard M/V"San Martín" at Buenos Aires on 18 December 1982.Final acceptance flights in Israel were performed by December 26. These israelí Mirages had been re-worked with Bet-Shemesh/Atar 09C-05 engines , but were not in good condition.Thus all airframes were sent to Area Material Rio Cuarto(Córdoba)for a detailed inspection. The Mirage IIICJ´s were given the serials C-701 to C-719 and the Mirage IIIBJ´s C-720 to C-722 .C-711 is Dassault production number CJ-34 and was modified in Israel to Tsniut standard, that is a very rare recce. aircraft., while the C-720 was the first israelí Mirage IIIBJ. Most of the Mirage IIICJ/BJ were marked with kill-marks performed during 1966/1967 combats.

On 26 February 1984 was set-up the Escuadrón X/Grupo 10 de Caza at Río Gallegos air force base, wich was the first unit equipped with Mirage IIICJ. Five aircrafts were delivered during March under command of Mayor Kajihara. In its first year of operation, the squadron attained its first 1000 hours of flight. The unit was known also as "Escuadrón Cruz y Fierro" .By April 1985 one Mirage IIICJ crashed near its base. During November 1986 finished the operation of the Mirage IIICJ into Escuadrón X, and all survivors were transferred to Escuadrón I/Grupo 4 de Caza.

On 30 May 1984 it was ordered the re-equipment of Escuadrón I/Grupo 4 de Caza(at El Plumerillo/ Mendoza)with the Sistema de Armas MIIICJ under command of Mayor Donadille.
This squadron, also known as "Grupo 55 Fe, Prudencia y Coraje"officially introduced in service the Mirage IIICJ/BJ on 18 October 1984.The sqdn took part in its first manoeuvres during the "Zonda 85" operation by June 1985. On August 1987 the Grupo 55 deployed 10 aircrafts to Buenos Aires for the 75th Anniversary of the Fuerza Aérea. The aged airframes reduced the flight line availabilty rate and caused the deactivation of several aircrafts. Last flights with Mirage IIICJ into the Grupo 4 de Caza were completed during the first quarter of 1990. The Comando de Material deatived the Mirage IIIBJ during 1998, but a single Mirage IIICJ(serial C-717)still in service with the CEASO .

DASSAULT MIRAGE III CJ & IIIEA
Historia

Mirage IIIEA & IIIDA

Ya a comienzos de la década del sesenta la Fuerza Aérea inició el análisis de los requisitos que debería reunir la aeronave interceptora que reemplazara al Gloster Meteor y que complementara al North American F-86F Sabre. Este último aún cuando se trataba de un excelente avión de caza, resultaba inadecuado como interceptor. Como resultado de la evaluación se consideró que el próximo avión debía ser una aeronave supersónica, equipada con radar y misiles aire-aire. El North American F-100 Super Sabre considerado inicialmente fue descartado por tratarse de una aeronave tecnológicamente superada por entonces, quedando como candidatos el English Electric Lightning,el Saab 35 Draken y el Lockheed F-104 Starfighter –aunque eran muy remota la posibilidad de que EE.UU. autorizara la exportación del mismo a Argentina. Sin embargo en la segunda mitad de los años sesenta irrumpió con fuerza en el escenario el Dassault Mirage III respaldado por su espectacular performance durante la "Guerra de los Seis Días" ,explotado comercialmente con gran habilidad por Francia.

Es así entonces que la Fuerza Aérea Argentina firmó en 1967 un precontrato con Avions Marcel Dassault, el que sufrió una serie de demoras relacionadas con la aprobación del presupuesto necesario. Finalmente el 14 de Julio de 1970 se formalizó el contrato M-III/70, aprobado por Decreto n°1710 de fecha 14 de Octubre. El documento especificaba la compra de 10 aviones monoplazas y 2 biplazas por un monto total de 123 millones de francos, con entregas a partir de 1972. El acuerdo abarcaba el adiestramiento, apoyo técnico y un stock de repuestos para dos años de operación. Por contrato separado, se adquirió un lote de misiles Matra 530 , bancos de prueba y otros elementos.

Hacia fines de 1971 se designaron dos comisiones(operativa y técnica) cuyo personal recibiría instrucción en el nuevo sistema de armas. Inicialmente el ViceComodoro David Giosa y el Capitán Mario Román fueron seleccionados para el adiestramiento en vuelo en Francia; agregándose luego el ViceComodoro Nélsis Rodoni,el Mayor José Ignes Rosset ,el Capitán Luis Villar y el 1°Teniente José Sánchez. La primera etapa del adiestramiento comprendió una medía de 24 turnos de vuelo en biplazas Mirage IIIBE del Escadron de Chasse et Transformation 2/ 2"Cote d´Or" con sede en la B.A.102 Dijon/ Longvic. Una vez concluida la etapa, los oficiales argentinos fueron transferidos al seno del Escadron de Chasse 1/13"Artois" en la B.A.132 Colmar-Meyenheim. Aquí fueron instruidos en técnicas de combate aéreo y tiro con aviones Mirage IIIE; finalmente el ViceComodoro Ignes Rosset,el Capitán Villar y el 1° Teniente Sánchez retornaron a la B.A.102 para completar la formación con un curso de instructores. Por entonces el 31 de Agosto de 1972 sería entregado el primer Mirage IIIEA, el I-003,en Bordeaux al Jefe de la comisión técnica el ViceComodoro Juan Marinsalta. La recepción y aceptación de los Matra 530 quedó a cargo de una subcomisión formada por el ViceComodoro Edgardo Sthal y por el Capitán Juan Lüscher.

Mientras tanto en el país, se procedía al acondicionamiento de la base que serviría de asiento al nuevo grupo aéreo. Luego de analizar distintos emplazamientos, fue seleccionada la sede de la Base Oficial de Aviación Civil-BOAC ubicada en José C. Paz(Buenos Aires). En consecuencia, la Resolución 534/71 inserta en el B.A.R. 1813 del 7 de Diciembre de 1971,dispuso los trabajos de ampliación del aeródromo Mariano Moreno. La nueva unidad aérea inicialmente designada como Escuadrón Mariano Moreno al mando del ViceComodoro Atilio Triulzi, recibiría sus dos primeros aviones(el I-001 y el I-003)durante Septiembre de 1972. El ensamblado de los aviones se efectuaba en el seno de la unidad con el apoyo de una comisión francesa(J.Coppens/Dassault,Clement/ SNECMA y M.Riguet/Thompson)que permanecería en Argentina hasta el 27 de Septiembre de 1973. En definitiva el vuelo inaugural de un Mirage tuvo lugar recién el 10 de Enero de 1973,cuando el I-003 despego tripulado por G. Resal piloto de la Dassault. Días mas tarde ,exactamente el 17 de



El entonces ViceComodoro David Giosa dispuesto a realizar un vuelo de instrucción a bordo de un Mirage IIIE del EC 1/13 "Artois". (D. Giosa)

La etapa inicial del periodo de adiestramiento se efectuó en el seno del ECT 2/2 "Cotê d´ Or". Posan frente al Mirage IIIBE 261/2-ZF el ViceCdro. Rodoni, ViceCdro. Ignes Rosset, Cap. Villar y 1º Ten. Sánchez. BA102 Dijon, Noviembre 1972. (L. Villar)



Enero, el ViceComodoro Giosa y el Capitán Román tuvieron el honor de concretar el primer vuelo con tripulación argentina a bordo del Mirage IIIDA I-001. El 19 de Marzo de 1973 dio inicio el primer curso para pilotos de Mirage que se extendió hasta el 18 de Octubre. Participaron once oficiales(los Capitanes Eduardo Costa, Carlos Lupiañez y Juan Sapolski y los 1° Tenientes Mario Demartini, Julio Farkas, César Gatti, Carlos Luna, Carlos Neme, Hugo Páez, Héctor Pergolini y Juan Scherer) desempeñándose como instructor el Mayor Jacques Picagne . Con fecha 21 de Septiembre, la Orden Directiva 90/73 estableció una nueva orgánica con la creación de la Base Aérea Militar Mariano Moreno. Las unidades residentes eran: Escuadrón 1 de Caza Interceptora al mando del ViceComodoro Giosa,el Escuadrón Técnico al mando del ViceComodoro Ciordía y el Escuadrón Base con el Capitán López como jefe. Subordinada al Escuadron 1 funcionaba la Escuadrilla de Servicios ,integrada por dos Beech T-34(E-005 y E-086),un Cessna A182 y un Cessna 320.

Durante el transcurso de 1973, se completaron 1350 Hrs de vuelo, entre ellas las primeras intercepciones nocturnas y con mal tiempo, gracias al empleo del radar Cyrano II. Mas adelante se perfeccionó la técnica de intercepción guiada mediante el control terrestre proporcionado desde Merlo por el GIVA . El 2 de Enero de 1975 el Escuadrón 1 de Caza Interceptora, fue distinguido con el premio"Seguridad en Vuelo" otorgado por la US Air Force dentro del ámbito de la aviación militar latinoamericana.

La importancia de la unidad como elemento de defensa aérea culminó en la creación de la VIII° Brigada Aérea el 5 de Enero de 1976 además del Grupo de Operaciones 8, los que quedaron al mando del Brigadier Antonio López y del Comodoro Rafael Cantisani , respectivamente. Poco después se modificó la denominación de la unidad por la de Grupo 8 de Caza, como preanuncio de la expansión de la línea de vuelo. En efecto el 27 de Mayo de 1977,se firmó el contrato M-III/77 por la compra de siete monoplazas al costo de 224 millones de francos, además de un primer lote de misiles Matra Magic I. La entrega de este equipamiento debía realizarse a partir de 1979.

Por causa de la disputa territorial sobre un grupo de islas en aguas del Canal de Beagle con Chile, se dispuso el despliegue del Escuadrón Mirage hacia Comodoro Rivadavia, lo que llevó a cabo el 18 de Diciembre de 1978. La unidad – denominada informalmente "Escuadrón Insubordinación y Valor" – al mando del Mayor Villar y compuesta por cinco monoplazas y un biplaza, tenía la responsabilidad de proveer la cobertura aérea a las fuerzas propias en el hipotético teatro operacional. Aunque la crisis fue superada por vía diplomática el 24 de Diciembre, un destacamento de tres Mirage permaneció en la BAM Río Gallegos entre el 28 de Diciembre hasta los primeros días de Febrero de 1979. En previsión de eventuales hostilidades, un sector de 3 kms de longitud de la Ruta Provincial 24 fue ensanchada para ser utilizada como pista alternativa. Esta ampliación quedó conectada con la cabecera 16 de la BAM Mariano Moreno, mediante una calle de rodaje.

En Diciembre de 1979, el AMACUAR entregó al Grupo 8 el Mirage IIIEA I-013, el primero de la segunda tanda, completándose la dotación el 8 de Octubre de 1980 con la entrega del I-019. Con posterioridad y según los contratos 1/79 del 27 de Julio de 1979 y 1/80 del 29 de Febrero de 1980, la Fuerza Aérea compró dos biplazas Mirage IIIDA, con entrega pactada durante 1982.

La guerra por las Islas Malvinas brindó la oportunidad de entrar en combate al Grupo 8 de Caza. Sin embargo las características propias del teatro de operaciones y la naturaleza de las acciones, volvieron inapropiado el empleo de los Mirage. A lo largo del conflicto fueron conducidas 56 salidas operativas por cuenta del Escuadrón Mirage Comodoro Rivadavia y del Escuadrón Mirage Río Gallegos. La dura etapa de posguerra sirvió para llevar a cabo un proceso de reorganización y análisis de las experiencias obtenidas. Parte de estas lecciones fueron puestas en práctica durante el ejercicio"Comprobación Sur" que entre el 20 de Diciembre de 1983 al 5 de Enero de 1984 , se desarrolló en la BAM Río Gallegos con la participación de los Mirage I-010 y –017. A pesar de la amarga experiencia de guerra, el prestigio del escuadrón quedó manifestado en los once pilotos extranjeros(de España, Francia, Perú y Venezuela)que recibieron



En la plataforma de la BAM Mariano Moreno, el Escuadrón I de Caza Interceptora alinea la totalidad de sus efectivos a fines de Diciembre de 1973. Se observa además el T-34A Mentor E-005 de la Escuadrilla de Servicios. (J. Fazio)

Personal de apoyo en tierra del "Escuadrón Mirage Río Gallegos", frente al I-016 armado con dos Matra 550 y un Matra R530 SARH. (J. Fazio)



adiestramiento en Mariano Moreno durante 1983-

El aspecto central de la reorganización de la Fuerza Aérea preveía la concentración de aparatos de la misma familia en una misma unidad aérea. Esto significó la disolución del Grupo 8 de Caza , ordenandose la transferencia de sus aviones al Grupo 6 de Caza con asiento en la BAM Tandil. El traslado de los mismos concluyó el 7 de Marzo de 1988,día en que se desactivó la VIII° Brigada Aérea, quedando integrados los Mirage III al Escuadrón II del Grupo 6. El cambio de prioridades en la asignación de recursos del presupuesto nacional, entorpeció cualquier proyecto de renovación de material aéreo. Uno de ellos fue la posibilidad de incorporar durante 1993,10 Mirage IEE y 4 Mirage IIIDE –procedentes del Ejército del Aire español – previamente modificados por el consorcio español CASA/ Ceselsa. En Abril de 1998 se informó oficialmente sobre la existencia de un programa de modernización, que incluía la instalación de un nuevo sistema de armas y radar con"un alcance similar al que llevan los A-4AR". El proyecto que implicaba una inversión de U$ 29 millones para 14 Mirage IIIE a partir de 1999,nunca se llevó a la práctica.

Mirage IIICJ & IIIBJ

La asociación de la Fuerza Aérea con el Mirage IIICJ tiene su origen , en una comisión enviada a Israel tres décadas atrás, e integrada por los ViceComodoros Pío Matassi y Luis Tello junto al Mayor Luis Barrera.. El propósito de este viaje, iniciado el 13 de Septiembre de 1971 fue analizar la experiencia operativa de la Heyl Ha'Avir .Por ese se habían solucionado la mayoría de los problemas operativos de estos aviones, en momentos en que se llevaba a cabo un proceso de remotorización con nuevas turbinas Atar 09C-03.

Por causa de las bajas sufridas en la Guerra del Atlántico Sur y al posterior estado de beligerancia, la Fuerza Aérea tenía la urgente necesidad de recomponer su línea de vuelo. Las restricciones existentes a la exportación de armas con destino a la Argentina, dejaban prácticamente como única alternativa válida a Israel, país que por presiones diplomáticas de Estados Unidos e Inglaterra, no pudo cumplir con la entrega de un lote de McDonnell Douglas A-4E Skyhawk repotenciados comprados por la Aviación Naval. Dentro de este contexto, Israel solamente estaba en condiciones de vender un lote de 22 "Shahak"que se hallaban en condición de reserva y cuya exportación no estaba sujeta a veto. Las negociaciones con la Fuerza Aérea se desenvolvieron con rapidez, mientras que un grupo de oficiales del Grupo 8 de Caza(Capitán Carlos Perona, Capitán Guillermo Ballesteros,1° Teniente Juan Sapolski y 1°Teniente Selles) fue designado como responsable de llevar a cabo los vuelos de prueba de los Mirage IIICJ ó "Shahak", proceso que culminaría el 26 de Diciembre de 1982. Con gran premura, se dio paso al traslado de este sistema de armas hacia la Argentina, por vía marítima en lo que se denominó "Operativo Neptuno". Los Mirage con colores y matrículas falsas de la Fuerza Aérea Peruana fueron embarcados en naves de la empresa estatal ELMA. El primer grupo fue trasladado en el M/V"San Martín" que arribó el 18 de Diciembre de 1982 con siete aviones(C-701 a –703,-705,-708,-720 y –722);posteriormente fue el turno del M/ V"Tucuman"(transportando a los aviones C-704,-706,-707,-709,-713,-717 y 721)el 1 de Febrero de 1983 y por último del M/V"San Martin "(con el C-710 a –712,-714,-716,-718 y-719). Una vez desembarcados , desde el muelle eran trasladados por tierra hasta el Aeroparque Jorge Newbery; para emprender más tarde el vuelo hasta el aeropuerto de Las Higueras(Río Cuarto).

En las instalaciones del Area Material Río Cuarto, los aviones fueron sometidos a una revisión general de los principales sistemas de la aeronave ,instalación de algunos componentes radioeléctricos y repintado de las aeronaves. Aún cuando estas células se encontraban alrededor de la mitad de su vida útil –teniendo en cuenta sus horas de vuelo- y de haber sido reemplazada la planta de poder Atar 09B original , el estado de los Mirage IIICJ dio lugar a observaciones críticas lo que pareció confirmarse con su demorada entrada al servicio activo. Incluso durante 1986 se encaró seriamente la venta de los 22 Mirage IIICJ/BJ(junto a todos los repuestos y 6 reactores Atar 09C-05) por un valor de U$ 110 M. Uno de los países interesados, fue Nicaragua que buscaba obtener cazas para contener la incursión de aviones y helicópteros



El Mirage IIICJ C-707 del Escuadrón X fue la primera aeronave de su tipo en causar baja, al caer a tierra el 29.04.85 en proximidades de Rio Gallegos(C. García).

Mirage IIICJ C-702 del Grupo 10 de Caza, alojado en un HAS-Hardened Aircraft Shelter de la BAM Río Gallegos(C.García).



de la"Contra" que operaban desde Honduras. Es así que el 2 de Agosto de 1987 el Ministro de Defensa Sandinista Gral. Humberto Ortega confirmó oficialmente esta intención por intermedio del diario "Barricada" de Managua. En todo caso la operación no se concretó.

A pesar de las dificultades, un grupo de cinco Mirage IIICJ integrara el Escuadrón X del Grupo 10 de Caza, activado oficialmente el 26 de Febrero de 1984 en la Base Aérea Militar Río Gallegos. El 16 de Marzo de 1984 aterrizaron por primera vez en Río Gallegos los cinco aviones ,de dotación del "Escuadrón Cruz y Fierro" cuyo primer Jefe fue el Mayor Alberto Kajihara. Ese mismo día la BAM Río Gallegos se transformó en la X° Brigada Aérea según lo dispuesto en el Boletín Aeronáutico Reservado 2112,convirtiéndose en la unidad operativa mas austral de la Fuerza Aérea; con la misión de garantizar la soberanía nacional en el espacio aéreo sobrepuesto a la TEZ impuesta por Inglaterra. Las duras condiciones climáticas, con vientos fuertes frecuentes y temperaturas extremas en Invierno pusieron a prueba la operatividad de esta unidad de Mirage, la que pasó a ser conocida a partir de ese entonces como"Los Guerreros del Hielo". No obstante el reducido número de aviones ,la intensa actividad de vuelo quedó reflejada en las 800 Hrs que se completaron durante 1984;alcanzándose las primeras 1000 Hr el 30 de Julio de 1985.En el mes de Abril de 1985, el C-707 cayó a tierra con destrucción total en proximidades de Río Gallegos, aunque su tripulante se eyectó sin consecuencias personales. A partir de ese año, la unidad comenzó el uso de misiles Shafrir en tanto que para las prácticas de tiro con armamento real se empleó el polígono Comandante Luis Piedrabuena en el centro de la provincia de Santa Cruz. La actividad de patrullaje aéreo sobre la zona austral con los Mirage IIICJ se prolongó durante casi dos años y medio, hasta que a principios de Noviembre de 1986 se efectivizó la transferencia de estos al Escuadrón I del Grupo 4(El Plumerillo),dando paso a los más modernos Mirage 5P(más tarde modificados según el standard FAS-430).

Pocas semanas después de la creación del Escuadrón X, más exactamente el 30 de Mayo de 1984, se decidió equipar al Escuadrón I del Grupo 4 de Caza con el Sistema de Armas M-IIICJ, quedando a las ordenes del Mayor Guillermo Donadille. El proceso de re-equipamiento se inició el 10 de Julio, cuando el personal asignado para la recepción de los aviones se trasladó hasta Río Cuarto en donde quedó conformado el Grupo"1 de Mayo de 1982" integrado por el Mayor Guillermo Donadille ,los Capitanes Norberto Di Meglio, Roberto Yebra, Alberto Maggi y el 1° Teniente Antonietti. El primer vuelo, tuvo lugar el 17 de Julio con el Capitán Roberto Yebra al mando del C-708. Esta agrupación intervino en el desfile conmemorativo del 13 de Agosto sobre la ciudad de Córdoba. A principios de Octubre dio inicio el traslado de los Mirage hacia El Plumerillo, arribando el día 4 los dos primeros aviones monoplazas(el C-708 y -710) en tanto que los primeros biplazas(C-721 y -722)lo hicieron el día 17. El 18 de Octubre de 1984 tuvo lugar la formación de incorporación del nuevo sistema de armas, presidido por el Jefe de la IV° Brigada el Comodoro Juan Claudio Correa El primer vuelo desde la BAM El Plumerillo se cumplió el 19 de Octubre, mientras que la presentación en publico de estos aviones tuvo lugar con motivo de la XXV° Semana Aeronáutica y Espacial que se realizó entre el 16 al 21 de Octubre de 1984. Durante este mes, se completaron 45:35 Hrs de vuelo y un total de 149:00 Hrs en 1984, sobre un total de 1500 asignadas. Para facilitar la transición un Dagger biplaza(C-439) se destacó temporariamente a la IV° Brigada hasta el 28 de Enero de 1985, mientras que se adiestraba el personal en el empleo de los misiles Shafrir.

El Escuadrón I, más conocido como Escuadrón 55 "Fe, Prudencia y Coraje" en homenaje a los caídos de la Fuerza Aérea durante la Guerra de Malvinas, inició prontamente sus actividades en 1985,tras la conformación de dos nuevos grupos de pilotos. El grupo "Combate 30 de Marzo de 1982",el 22 de Enero con los Tenientes Percy Ryberg y Carlos Maroni y los Alféreces José Correa y Jorge Valdez. Hacia el 18-19 de Marzo quedó conformado el Grupo"8 de Junio de 1982"con los Tenientes Luis Briatore y Daniel Estévez y los Alféreces German Demer y Gustavo Rodríguez. Orgánicamente el Grupo 55 estaba integrado por cuatro escuadrillas. El primer operativo en el que intervinieron los Mirage IIICJ fue el "Zonda 85", que consistió en un ejercicio de combate aéreo entre aviones de distintas performances. Este se desarrolló entre el 9 al 16 de Junio de 1985 con la participación de casi todos los componentes



Aviones del Grupo 55 en fase de alistamiento previa a un tema de instrucción con armas. La falta de colores standard se aprecia claramente en estos Mirage IIICJ; al fondo el C-715, único en configuración low-viz(Colección J. Nuñez Padin).

Primer vuelo solo de los Tenientes Carlos Maroni(Izq) y Percy Ryberg(Centro)el 22 de Enero de 1985 con el M-IIICJ C-713.(Colección J. Núñez Padin).



del Comando de Operaciones Aéreas: aeronaves Pucará de la III° y IX° Brigada;Dagger de la VI°; Mirage de la VIII° y Skyhawk de la V° Brigada además de componentes del Grupo II de Vigilancia y Control Aéreo. Durante estas prácticas los Mirage IIICJ se manifestaron como los reactores más maniobrables. A principios de Octubre, el Escuadrón 55 participó de un ejercicio conjunto en la zona de Uspallata(Mendoza) con efectivos del Ejército y al que se sumaron los F-86F Sabre y Morane MS-760 Paris. La serie de maniobras se completó el 7 de Noviembre con un ejercicio de tiro sobre el Campo de Tiro"Antuna", cerrando la actividad anual la práctica de tiro del día 16 de Diciembre.

Durante 1986 la actividad de vuelo del Escuadrón 55 se cumplió sin mayores novedades pero hacia la segunda parte del año se observó una disminución del adiestramiento por causa de demoras en la provisión de repuestos y falta de recursos económicos. Ello explica porqué durante este año, solamente dos oficiales(el Capitán Jorge Senn y el Jefe del Grupo 4 de Caza ViceComodoro Rubén Zini)completaron su adiestramiento en este sistema de armas. A partir del 7 de Noviembre la línea de vuelo es reforzada con los Mirage IIICJ provenientes del Escuadrón X, aunque pasan a volar efectivamente entre Marzo y Abril de 1987. El nivel de actividad de esta unidad se incrementó significativamente para 1987, alcanzándose el pico en la cantidad de pilotos adiestrados. Entre ellos el oficial de mayor graduación en volar el Mirage IIICJ, el Jefe de la IV° Brigada Aérea Comodoro Wilson Pedrozo que el 12 de Junio de 1987 completó su primer vuelo solo a bordo del C-716.El Grupo 55 en pleno, con 10 aviones participo en el desfile del 75° Aniversarío de la Fuerza Aérea efectuado en Capital Federal, en tanto que el C-703 intervino en una muestra estática en el barrio de Palermo.

Probablemente el último ejercicio de grandes proporciones en que participó el Escuadrón I fue en ocasión del Operativo Gala I. Un total de seis Mirage IIICJ fue desplegado hasta Río Gallegos el 27 de Marzo, desde donde efectuaron ejercicios diversos junto a los Mirage 5PA del Grupo X hasta el 5 de Abril de 1989.El día 12 de Junio mientras ejecutaba un tema de navegación táctica el ViceComodoro Raúl Diaz(por entonces Jefe del Grupo 4 de Caza)experimentó una fuerte inestabilidad dinámica longitudinal a bordo del C-712, que motivó la descarga del mismo. Este sería el primero de los seis incidentes que afectaron a la unidad durante la segunda mitad del año, de los cuales el más grave tuvo lugar el 27 de Junio con la destrucción del C-705 y la muerte de su piloto el 1° Teniente Roberto Carlos Bellini.

El Escuadrón 55 encaró el año 1990 con una dotación teórica de ocho monoplazas(C-702,-711,-713,-714,-716,-717,-718 y –719)y un biplaza(c-722). El 2 de Febrero el 1° Teniente Fabián Otero trasladó en vuelo al C-717 hasta Río Cuarto, ya que el mismo quedaba a cargo del CEASO; y para fines de ese mes otro avión (el C-702) fue desactivado. Es por ello que el nivel de actividad durante ese año fue sumamente reducido. El último piloto que completo su adiestramiento y vuelo solo en el Mirage IIICJ fue el Capitán Juan Belisario Zanabria el 20 de Abril de 1990 a bordo del C-714. La unidad sería disuelta al año siguiente, quedando el honor del vuelo final en el Escuadrón I para el Capitán Oscar Cuello el 6 de Febrero de 1991 en el C-711. Los biplazas supervivientes(el C-721 y C-722) fueron transferidos a la VI° Brigada junto al C-711.Este luego de ser modificado con el cono de proa de un Dagger quedó como monumento a la entrada de la brigada. En tanto que los biplazas fueron finalmente trasladados al Area Material Río Cuarto, hasta que en 1998 el Comando de Material dispuso su baja. Se dispuso también la preservación de seis ejemplares monoplazas, completandose la transferencia de repuestos y equipos de apoyo a la VI°Brigada durante 1992.

El Sistema de Armas M-IIIC tuvo una breve vida operativa, ya que entre el primer y último vuelo (excluyendo el C-717 al servicio del CEASO) transcurrieron poco mas de 8 años. Sin embargo su contribución a la custodia del espacio aéreo fue valiosa en horas difíciles para la Fuerza Aérea.

**El 1°Teniente Roberto Carlos Bellini completaba su primer vuelo solo en el Sistemas de Armas M-IIIC el día 16 de Junio de 1989 como integrante del "Grupo 13 de Junio de 1982" con el Mirage IIICJ C-704. El día 17,pierde la vida en el accidente de referencia y dos días más tarde ,el Mirage IIICJ C-704 efectuó su aterrizaje final(el número 4784) tripulado por el Capitán Daniel Hernández.*



El Cap. G. García Cuerva (Derecha) y el Suboficial Aux. J. Fazio junto al Mirage IIIDA durante un despliegue a la BAM El Plumerillo en 1981. (J. Fazio)

Personal de apoyo en tierra del "Escuadrón Mirage Río Gallegos", frente al I-016 armado con dos Matra 550 y un Matra R530 SARH. (J. Fazio)



2 DASSAULT MIRAGE III CJ & IIIEA
Operaciones en Malvinas

El Grupo 8 de Caza recibió la directiva de desplegar tres aviones Mirage(I-011,I-016 y el I-019) tripulados por el Capitán Jorge Testa, el Capitán Raúl Gambandé y el 1° Teniente Carlos Perona hacia la BAM Río Gallegos, previa escala en Comodoro Rivadavia el 29 de Marzo de 1982. Cumpliendo las instrucciones del Plan "Azul y Blanco" del Comando Aéreo Estratégico, se desplegaron al día siguiente otros dos aviones(el I-014 y el I-017)al tiempo que se procedió a reforzar la defensa de la BAM Mariano Moreno, con elementos de la 4°Bateria del Escuadrón I de Artillería Antiaérea, dotada de cañones Rheinmetal RH-202 de 20 mm mas un radar móvil ELTA 2106. Esta fue por entonces la contribución del Grupo 8 de Caza, por entonces al mando del Comodoro Carlos Corino, al operativo de recuperación de las Islas Malvinas, aunque los Mirage III no participaron de las breves acciones del 2 de Abril.

Días después y en previsión a un futuro enfrentamiento se dispuso establecer dos Escuadrones como componentes de la Sección Operativa de Superioridad Aérea e Intercepción - SOSAI, al mando del Comodoro Tomas Rodríguez .El Mayor Hugo Páez quedó al frente del Escuadrón Comodoro Rivadavia conformado a partir del 5 de Abril con ocho pilotos y cinco Mirage IIIEA(I-003,-008,-010,-015 y –018) y un Learjet 35A(LV-OAS) par avión de enlace y transporte. Otros cinco aviones(I-011,-014,-016,-017 y -019)del Grupo 8,pasaron a constituir el Escuadrón Mirage Río Gallegos, al mando del Mayor José Sánchez. Con el transcurso de los días la dotación de este escuadrón se incrementó hasta doce pilotos; además de la llegada de los Mirage IIIEA I-005 y –006; y de la transferencia desde Comodoro Rivadavia del I-015 y –018 el 23 de Abril. En la BAM Mariano Moreno quedaron solamente tres Mirage IIIEA operativos para proveer de algun grado de defensa a la ciudad de Buenos Aires. Las primeras jornadas estuvieron dedicadas a vuelos de familiarización en cada zona operativa asignada y de coordinación con otras unidades aéreas. Vista la proximidad al espacio aéreo de las Malvinas, sobre el Escuadrón M-III Río Gallegos recaería la responsabilidad de lograr el control aéreo. Se operaría en parejas, armadas principalmente con misiles Matra R530 y Shafrir. Los Matra 550 Magic I, acababan de ser entregados al Grupo 8 de Caza, lo que obligó a implementar un curso acelerado de operación del mismo hacia el 15 de Abril.

La primera orden de ataque impartida a la Fuerza Aérea, la Orden Fragmentaria O.F.1090, recayó en el Escuadrón Mirage Río Gallegos. Es así que, a las 06:40 Hrs del 1 de Mayo despegaron con el indicativo "Fiera" el jefe del escuadrón Mayor José Sánchez escoltado por el Capitán Marcos Czerwinski. Armados con misiles Magic, estos aviones sobrevolaron Port Stanley alrededor de las 07:30 Hrs sin establecer contacto con aviones ingleses. Ante el incremento de las acciones enemigas, fueron dispuestas varias salidas del Escuadrón Mirage, a fin de proveer cobertura aérea. La acción de la escuadrilla "Tablón"(O.F. 1093) compuesta por el Capitán Guillermo García Cuerva(I-019) y por el 1° Teniente Carlos Perona(I-015) armados con dos misiles Shafrir evitó la interceptación de la escuadrilla "Topo" liderada por el Capitán A. Palaver(A-4P Skyhawk C-244)por parte de una PAC de Sea Harrier. Posteriormente O.F. 1098 dispuso el despegue a las 10:23 Hr de la escuadrilla "Foco" compuesta por el 1° Teniente Roberto Yebra(I-017) y el 1°Teniente Marcelo Puig(I-014).A primera hora de la tarde despegaron los"Buitre(O.F.1108) el Capitán Raúl Gambandé(I-016) y el 1°Teniente Roberto Yebra(I-014)quienes retornaron sin novedad a Rio Gallegos a las 17:40 Hr, Cinco minutos que los"Buitre" habían salido los Mirage IIIE de la escuadrilla"Dardo"(en cumplimiento de la O.F.1109)compuesta una vez mas por el Capitán García Cuerva (I-019)y por el 1° Teniente Perona(I-015). En esta oportunidad ,los Mirage IIIE despegaron con dos depósitos pendulares de 1700 lt y dos misiles Magic I con instrucciones de trabar combate contra una PAC de Sea Harriers. Al entrar en contacto visual con el objetivo sobre la Isla Borbón, los Mirage eyectaron los tanques externos al tiempo que maniobraban en busca de la mejor posición de lanzamiento para sus misiles. Antes de que lo lograran el Sea Harrier el XZ452/007 piloteado por el Fl.Lt.(RAF) Paul Barton(**)lanzó e impactó

un misil AIM-9L Sidewinder contra el numeral de la sección "Dardo",el 1° Teniente Perona que consiguió eyectarse sin inconvenientes sobre Borbón cayendo su avión en el área del North West Pass/West Falkland .Mientras tanto , el Capitán García Cuerva combatía contra el Sea Harrier XZ453/009 del Lt. Steve Thomas hasta que este se retira ,luego de disparar sin éxito otro Sidewinder. Al exceder el punto de no retorno a su base continental, el Capitán García Cuerva se dirige hacia la pista de Port Stanley para intentar un aterrizaje de emergencia. No obstante haberse impartido la orden de alto el fuego, la conjunción de inexperiencia, tensión y falta de adecuada coordinación, el Mirage I-019 es impactado por proyectiles de 35 mm de un cañón Skyguard propio. De esta forma, el apreciado y experimentado Capitán García Cuerva encontró la muerte en su intento por preservar la aeronave. Por su parte el 1°Teniente Perona fue rescatado poco después por un Agusta A-109A del Batallón de Aviación de Combate 601, en cercanías de la Estación Aeronaval Calderón. El desfavorable balance del primer día ,puso en evidencia las debilidades del Mirage: escasa autonomía para este teatro de operaciones. En efecto, este avión podía permanecer un máximo de 10 minutos(dependiendo del peso de despegue)sobre las islas siempre y cuando se mantuviera en altura.

Los Mirage no volverían a entrar en acción hasta la mañana del 21 de Mayo, en momentos en que fuerzas británicas desembarcaban en el área de Puerto San Carlos. Se dispuso entonces que el Escuadrón Mirage Río Gallegos diera cobertura aérea a las escuadrillas de ataque. Así lo hicieron las secciones"Águila"(O.F.1185)formada por el Capitán Jorge Huck y el 1° Teniente Carlos Selles;"Cóndor"(O.F.1186)integrada por el Mayor José Sánchez y por el 1° Teniente Alberto Maggi, ambas apoyando la primera ola de ataque. La sección"Ciclón 1-2"(O.F.1200)integrada por el Capitán Marcos Czerwinski y por el 1° Teniente Marcelo Puig lo hizo en horas de la tarde en apoyo de la tercera ola. Las seis salidas de este día se efectuaron con misiles Matra 550 Magic. Ese mismo esquema se repitió al día siguiente con las secciones "Pitón"(O.F.1208)formada por el Mayor Sánchez y por el Capitán Czerwinski y "Cobra"(O.F.1209) con los Capitanes Huck y Ballesteros. Las dificultades para establecer ligazón entre las escuadrillas de Mirage con el Centro de Información y Control-OCAT de las islas, restó eficacia a estas acciones. En horas de la noche del 22 de Myo el OCAT Comodoro Rivadavia detectó movimientos aéreos no identificados, que motivaron la salida de un Mirage IIIEA al mando del 1° Teniente Horacio Bosich, armado con un misil Matra 530 de cabeza infra-roja. Si bien se logró establecer contacto radar, ante la presencia en zona del IA-58 Pucará A-558 tripulado por el Teniente Miguel Filipanics, se intentó una verificación visual durante la cual se perdió al blanco. La O.F.1218 dispuso el despegue de la sección "Dardo" con el Mayor Sánchez y el 1° Teniente Puig; y la O.F. 1219 con los Capitanes Czerwinski y Ballesteros formando la sección "Flecha".Poco menos de 45 mins después de su aterrizaje, el Mayor Sánchez debió despegar, esta vez para interceptar un eco ubicado a 62 millas del SE de Rio Gallegos, que no arrojó resultados.

El 26 de Mayo se dispuso por O.F.1242 que dos Mirage(sección"Sombra")tripulados por el Capitán Ballesteros y por el 1° Teniente Puig, tendrían a su cargo la escolta de la escuadrilla "Pocker"de Dagger(Capitán Di Meglio y Teniente Aguirre Faget)en misión de ataque anti – superficie. Los Mirage retornaron sin novedad a Río Gallegos a las 15:20 Hr luego de 1 Hr 48 Mins de vuelo. Al día siguiente ,se realizó una misión de cobertura aérea sobre el Estrecho de San Carlos ,dispuesta por O.F.1252.En la ocasión los Capitanes Jorge Huck y Ricardo González(integrantes de la sección"Nene") estuvieron armados con dos Matra 550 y un Matra 530, cubriendo la ruta de escape del Teniente Carlos Osses a bordo del A-4P Skyhawk C-215 sobreviviente de la sección"Truco"; así como la aproximación del C-130H Hercules TC-64 a la BAM Malvinas. La última actividad del mes de Mayo fue cumplida el día 31, en la que se planificó el empleo de los Mirage para descubrir los puntos de operaciones terrestres de los Harrier GRMk.3, actuando para tal fin como señuelos. Así se produjo la salida de la sección "Pitón"(O.F.1217) con los Capitanes Ballesteros y Arnau y "Flecha"(O.F.1272)diez horas mas tarde con los mismos pilotos.

La siguiente salida operativa,planificada según la O.F.1284 para el 7 de Junio fue cancelada pocos minutos después del despegue de la sección "Rayo" compuesta por el Mayor Sánchez y por el



Mirage IIICJ C-713 en el Aeropuerto Las Higueras a la espera de su recorrida en el AMACUAR. Rio Cuarto(Córdoba) Agosto 1983(C.Ay).

Mirage IIICJ C-717 utilizado en la evaluación de armas por el CEASO.Es el último MIIIC en vuelo en el mundo. Río Cuarto(Córdoba),Agosto 1997(H.Angerman)

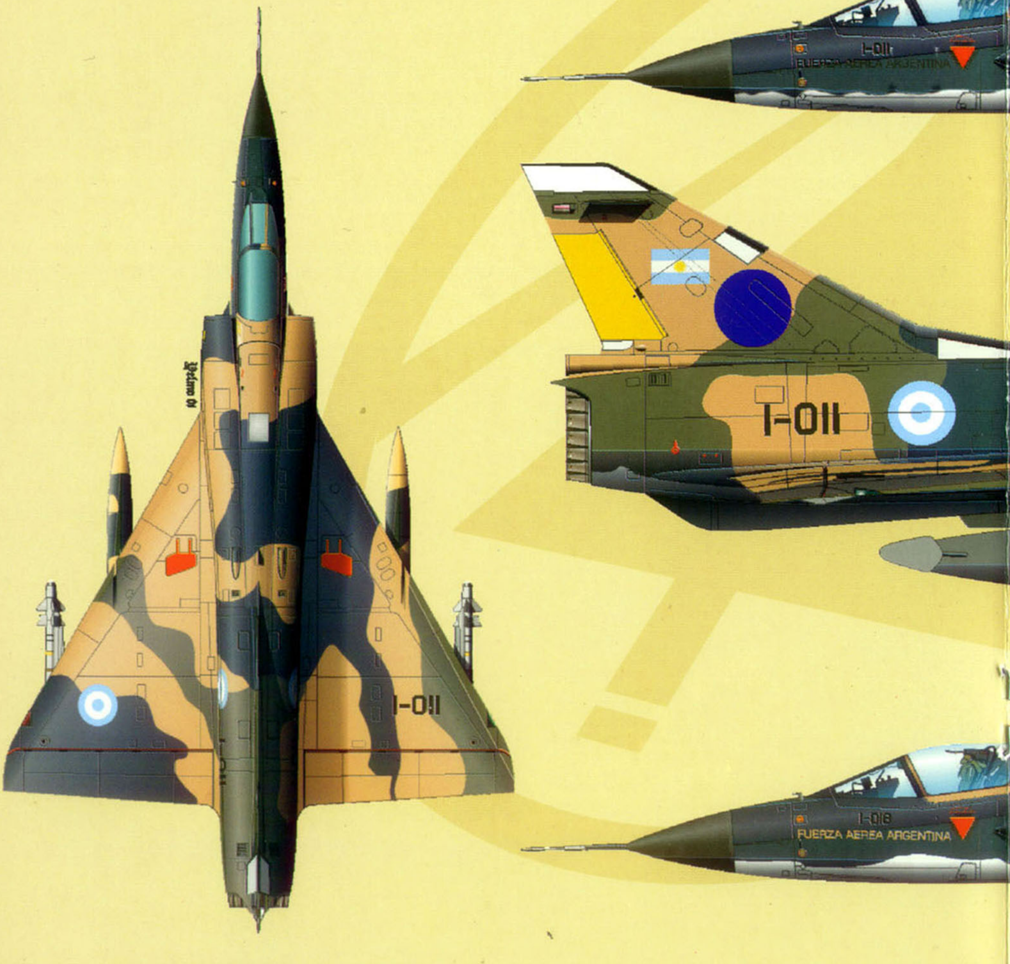




Mirage IIIDA I-020 (C.García)



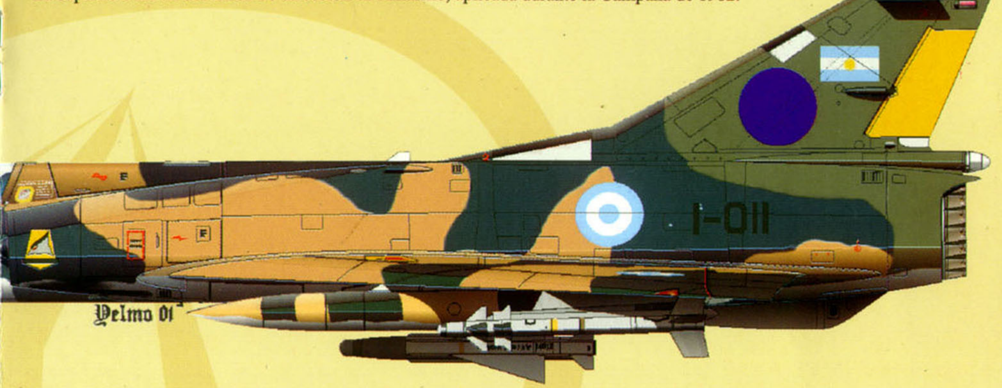
Mirage IIIEA I-014 (J.Fazio)



Dassault Mirage IIIEA I-011(msn 9F/9D)Escuadron II del Grupo Aéreo 6 de Caza Base Aérea Tandil(Buenos Aires)1988

Camouflage standard en tres tonos(Verde Oscuro FS34079/Verde Medio FS34102/Marrón Medio Fs30219) para las superficies superiores;con la zona ventral en Blanco Fs36622.
Todas las marcas de identificación y matrículas pintadas en color Negro.
Esta aeronave muestra una serie de detalles interesantes sobre su esquema de pintura:

-La insignia del Grupo Aéreo 8 de Caza fué repintada de Azul Oscuro;
-Como recuerdo de una visita a Villa Reynolds, recibió la insignia del Grupo Aéreo 5 de Caza;
-La superficie móvil del timón de dirección en Amarillo, aplicada durante la Campaña de 1982.







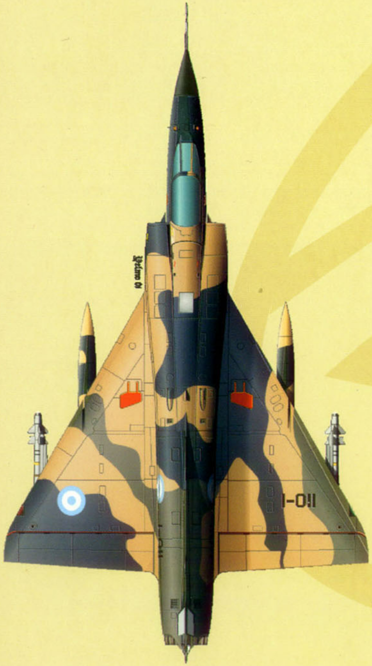
Dassault Mirage IIIEA I-018(msn 16F/16HD) Escuadrón II del Grupo Aéreo 8 de Caza
Base Aérea Mariano Moreno(Buenos Aires)1981.



Mirage IIIDA I-020 (C.García)



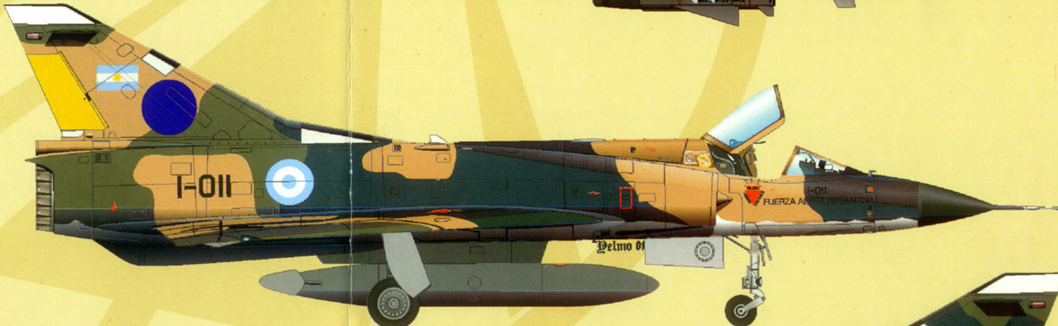
Mirage IIIEA I-014 (J.Fazio)

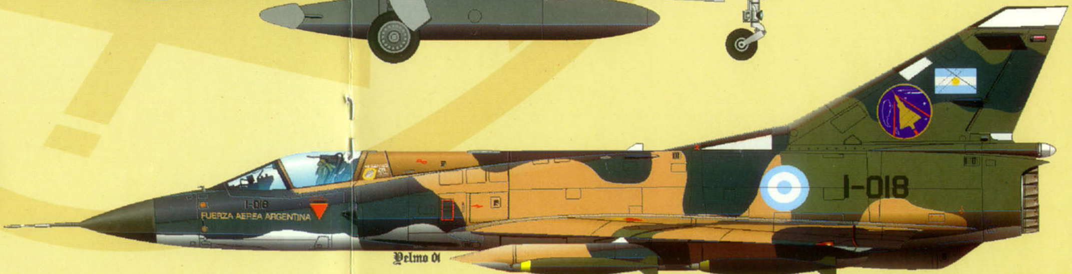


Dassault Mirage IIIEA I-011(msn 9F/9D)Escuadron II del Grupo Aéreo 6 de Caza Base Aérea Tandil(Buenos Aires)1988

Camouflage standard en tres tonos(Verde Oscuro FS34079/Verde Medio FS34102/Marrón Medio Fs30219) para las superficies superiores;con la zona ventral en Blanco Fs36622.
Todas las marcas de ìdentificación y matrículas pintadas en color Negro.
Esta aeronave muestra una serie de detalles interesantes sobre su esquema de pintura:
-La insignia del Grupo Aéreo 8 de Caza fué repintada de Azul Oscuro;
-Como recuerdo de una visita a Villa Reynolds, recibió la insignia del Grupo Aéreo 5 de Caza;
-La superficie móvil del timón de dirección en Amarillo, aplicada durante la Campaña de 1982.







Dassault Mirage IIIEA I-018(msn 16F/16HD) Escuadrón II del Grupo Aéreo 8 de Caza
Base Aérea Mariano Moreno(Buenos Aires)1981.



Mirage IIICJ C-705 asignado por entonces al Ten.Valdez, durante un despliegue del Grupo 55 a la ciudad de Neuquen,en Julio de 1988(A.Bertogna)

Mirage IIIBJ C-720 resultó destruido en Julio de 1988 durante un vuelo de aceptación. El desgaste de la pintura dejó al descubierto los tonos verdes del camouflage original israelita(A.Bertogna).



Capitán González, tras ordenarse el regreso de la escuadrilla de Skyhawks"Trueno" a quien debían proteger. En ocasión del ataque contra las naves inglesas de desembarco en Bahia Agradable el 8 de Junio, fueron enviados dos secciones de Mirage para proveer protección a la segunda ola de incursores. A las 16:00 Hr despegaron al mismo tiempo, cuatro Mirage IIIEA con misiles Magic conformando las secciones"Flecha"(Capitán Carlos Arnau con el Mayor Carlos Luna, como numeral) y"Lanza"(con los Capitanes Ballesteros y González).

A las 13:10 Hr del 10 de Junio dos Boeing 707(el TC-91 y el TC-92) afectados al Grupo de Exploración y Reconocimiento 1, detectaron la presencia de tres aviones, presumiblemente Avro Vulcans volando en dirección de las Islas Malvinas. Reportada la novedad, se ordenó el despegue de dos escuadrillas de Mirage para su intercepción. A las 13:37 Hr lo hizo la sección"Cóndor" compuesta por los Capitanes Arnau y González; y a las 13:54 Hr lo hicieron el Mayor Sánchez y el Capitán Ballesteros de la sección "Daga". No obstante haber permanecido en órbita sobre posición estimada, no se verificó la presencia enemiga por lo cual se replegaron a su base en Río Gallegos.

Para la última misión de bombardeo de la guerra, efectuada por los Canberra BMk-62 B-108 y B-109(indicativo"Baco")en las últimas horas del 13 de Junio, se dispuso el despegue de una escolta de Mirage (sección "Plutón") que lo hizo hacia las 21:50 Hrs desde Río Gallegos. En la proximidad del objetivo, los aviones argentinos fueron atacados con misiles Sea Dart disparados desde el destructor Type 42 HMS(D-89)"Exeter", logrando derribar al Canberra B-108 (con la muerte del Capitán Fernando Casado).Lo propio hizo sin éxito el HMS(D-108)"Cardiff" contra los Mirage, que tripulados por el Mayor Sánchez y por el Capitán González retornaron sin mayor novedad a su base. En los días finales de la guerra, se evaluó la posibilidad de utilizar los misiles Matra R-530 con guía radar, para misiones de ataque naval anti-superfície. Si bien la operación era técnicamente factible, no llegó a ponerse en práctica antes del fin de las acciones.

Al concluir la guerra, los aviones del Grupo 8 habían ejecutado 47 salidas de cobertura(37 en Mayo y el resto en Junio) además de 9 misiones de distracción. El 1 de Julio de 1982, se inició el repliegue de los Mirage desde sus bases avanzadas en Comodoro Rivadavia y Río Gallegos. A pesar de que en numerosos escritos se adjudicó un pobre desempeño a los Mirage IIIEA, por el empleo de tácticas de combate inapropiadas así como una superioridad de los pilotos ingleses; el análisis de las circunstancias indica claramente otras causas. Las condiciones del teatro de operaciones en las que intervino el Grupo 8 de Caza no fueron aquellas para las cuales habían sido adiestrados sus hombres ni para las cuales se había diseñado al Mirage. Además la falta de un misil de capacidades equivalentes al AIM-9L Sidewinder, resultó una notable desventaja a la hora de definir el combate.

Jefe VIII° Brigada Aérea
Brigadier David Giosa

Jefe Grupo 8 de Caza
Comodoro Carlos Corino

Escuadron Mirage Comodoro Rivadavia
(BAM Comodoro Rivadavia/Chubut)
Mayor Hugo Paez(Jefe Escuadrón)
Mayor Carlos Neme
Mayor Carlos Luna*
Capitán Carlos Arnau*
Capitán Jorge Huck*
1° Teniente Raul Federico
1° Teniente Carlos Selles
1° Teniente Horacio Bosich
1° Teniente Álvaro Pérez

Escuadron Mirage Rio Gallegos
(BAM Rio Gallegos/Santa Cruz)
Mayor José Sánchez(Jefe Escuadrón)
Capitán Guillermo Ballesteros
Capitán Marcos Czerwinski
Capitán Raúl Gambandé
Capitán Guillermo García Cuerva(muerto en combate el 01.05.82)
Capitán Ricardo González
Capitán Jorge Testa
1° Teniente Alberto Maggi
1° Teniente Marcelo Puig
1° Teniente Carlos Perona
1° Teniente Roberto Yebra
1° Teniente Juan Franchini
* Transferidos luego al Escuadron Río Gallegos

(**)El Sea Harrier FRS Mk.1 XZ452/007 del 801° Sqdn de la Royal Navy, logró el primer derribo de la guerra contra el Mirage IIIEA I-015. Sin embargo el 6 de Mayo de 1982, esta aeronave resultó destruida, con la muerte de su piloto el Lt.Cdr. John Eyton-Jones(del 899° Sqdn.)

DASSAULT MIRAGE III CJ & IIIEA
Técnica

El punto de partida de la familia Mirage fue el Dassault MD-550 Mystere Delta, diseñado como un interceptor liviano. Efectuó su primer vuelo el 25 de Junio de 1955, impulsado por dos reactores Rolls-Royce Viper de 794 Kg de empuje. El desarrollo derivó en el prototipo Mirage III-01, monoreactor SNECMA Atar 101G(derivado del turbojet BMW-012) de 4500 Kg de empuje, el cual voló inicialmente el 18 de Noviembre de 1956. La siguiente etapa, incluyó la construcción de una preserie de 10 Mirage IIIA, el primero de los cuales voló el 12 de Mayo de 1958 con el piloto de pruebas Roland Glavany. Este interceptor, equipado con un reactor Atar 09B (de 9460 lb de empuje en seco y 13228 lb con postcombustión)y con un motor cohete SEPR 84, disponía de un radar CSF DRAC 35 y no tenía armamento fijo. Mientras que en Octubre de 1958 se confirmaba el contrato 5569/57 de la Armee de l'Air por un centenar de Mirage IIIC; Marcel Dassault tras recibir la propuesta de colaboración del Gral. Ezer Weizman comandante de la Heil Ha'Avir ,puso a disposición de este, uno de los Mirage IIIA. El 23 de Junio de 1959 ,Dany Shapira realizó un vuelo de evaluación del nuevo avión, que dio lugar a una serie de recomendaciones , entre ellas la de instalar cañones de 30 mm.

El primer Mirage IIIC de serie para Francia voló por primera vez el 9 de Octubre de 1960, y el 4 de Julio de 1961 se entregó el primero de los 72 Mirage IIICJ para Israel. En este último país, entraron en servicio con los escuadrones 101°"Hkrav Ha'Rishone"(Hazor Basis Avir,Abril 1962) ,117°"Silon Ha'Rishona"(Ramat-David Basis Avir,Junio 1962) y 119°"Atalef" (Tel Nof Basis Avir,Marzo 1964) básicamente como interceptores .El 20 de Agosto de 1963,consiguieron derribar dos MiG-17 sirios, completando en definitiva 285.5 aeronaves enemigas destruidas hasta 1982 lo que convirtió al Mirage en la aeronave más exitosa de la aviación israelita .No obstante ello, quedaron en evidencia las principales falencias del Mirage IIICJ: plantadas en vuelo del Atar 09B que provocaron la caida de al menos seis aviones, mediocre performance del radar Cyrano II e incorrecto alineamiento de los cañones agravada por munición defectuosa. El "Shahak"(designación aplicada a los MIIICJ)a consecuencia del embargo de armas de 1967,fue objeto de una actualización según el proyecto"Ra'am Mem" con el objeto de corregir algunas de sus deficiencias, el que fue implementado por la Bedek Matussim. En Septiembre de 1969,voló por primera vez un Mirage IIIBJ equipado con un motor Atar 09C-3 producido sin licencia por Bet-Shemesh, reforma aplicada a partir de 1971 a todos los monoplazas, a los que se les retiró directamente el radar dadas las bajas prestaciones. El publicitado proyecto "B'Arak", la conversión de un Mirage IIICJ con un reactor General Electric J-79 no pasó de los papeles. En cambio, dos monoplazas(n°s de serie CJ-34 y CJ-60) fueron convertidos al standard "Tsniut" para reconocimiento aerofotográfico, con una proa de grandes dimensiones. Israel también dispuso de cuatro biplazas Mirage IIIBJ ,incorporados entre 1966 y 1968. El up-grade de los aviones continuó con la instalación de dos soportes alares adicionales(las posiciones externas) y el cableado necesaRío para el uso de misiles Shafrir, en tanto que algunos Mirage IIICJ/BJ fueron equipados con un sistema de radar warning en el borde de fuga del timón de dirección, que se encontraba en varios aviones vendidos a Argentina(como ser el C-711,-713,-714,-715,-716 y –720)

El resultado de adaptar al Mirage IIIC en una aeronave polivalente fue el Mirage IIIE, apto tanto para misiones de defensa aérea como para ataque. Esta versión presenta diversas reformas estructurales como, fuselaje de mayor longitud con entradas de aire del reactor desplazadas por detrás de la cabina. En el interior de ella, se instaló un asiento eyector SEMMB RM.4. La planta alar en delta con una flecha de 56°35' de construcción metálica incluye cuatro tanques de combustible y cuatro puntos de fijación de cargas externas. El tren de aterrizaje es triciclo retráctil, con amortiguadores hidroneaumáticos. La planta motriz instalada es un SNECMA Atar 09C-3,de flujo axial y nueve etapas compresoras construidas en acero y aleaciones livianas. A pesar de ser más pesado que el Atar 09B,el nuevo motor tiene un empuje de 6185 Kg con postcombustión.



Al retornar de una navegación táctica con la escuadrilla"Joker", el 06.01.86 el Mirage IIICJ C-708 tripulado por el Ten. Ryberg sufrió la retracción del tren de nariz, durante el aterrizaje(Fuerza Aérea).

Dada su pobre performance y antiguedad , los radares Cyrano fueron retirados de los Mirage IIICJ de la Fuerza Aérea, tal como se aprecia en esta aeronave en mantenimiento(Colección.J.Núñez Padin).



El principal componente electrónico es el radar Thomson-CSF Cyrano II con capacidad de operar en modos de búsqueda, seguimiento, intercepción aire-aire, aire-tierra y ground-mapping. La mira CSF 97 puede utilizarse en conjunto con el radar, lo que permite el control del avión desde una estación terrestre para efectuar misiones de intercepción con la mayor discreción. En lo que respecta al armamento fijo, el Mirage IIIE dispone de dos cañones DEFA 552 de 30 mm con una cadencia de 1200/1400 proyectiles por minuto. Para el combate aéreo a corta distancia, transporta dos misiles Matra R550 Magic I de 2,75 m de longitud y para combates a distancias medías, puede transportar un misil Matra R530 con guía infrarroja ó semi-activa radar. El prototipo del Mirage IIIE voló por primera vez el 5 de Abril de 1961, entrando en producción el 14 de Enero de 1964 para la Armee de l'Air. El biplaza Mirage IIID, es una derivación del Mirage IIIB con una configuración interna del instrumental modificada, manteniéndose además los cañones DEFA 552.

Los Mirage IIIEA fueron construidos con el mismo equipamiento standard de los aviones franceses. Se diferenciaban externamente por la aleta ubicada por delante del borde de ataque del timón así como por la ausencia del carenado ventral de proa –que alojaba un radar Doppler. Los aviones del segundo lote, incorporaban soportes alares adicionales y el cableado correspondiente para el uso de misiles Matra R550, así como una pequeña antena dorsal del sistema TACAN. Esta reforma fue aplicada a los aviones del lote inicial. A partir del 2000, comenzó a instalarse en algunos monoplazas un sistema adicional VHF con su característica antena, emplazada dorsalmente tras la cabina. Durante 1978 se realizaron pruebas de empleo de misiles Shafrir sin mayor resultado. Luego de la guerra, se analizó la conveniencia de implementar un up-grade de los Mirage IIIEA, incluyendo la provisión de un sistema de reabastecimiento con sonda fija, desarrollado por IAI. El proyecto fue abandonado así como el que preveía la instalación de un radar multi-modo,pulse-doppler FIAR Grifo F3.

Dassault MIRAGE IIICJ "Shahak"
Dimensiones (en m): Longitud x Envergadura x Alto: 14.73 x 8.21 x 4.25
Peso(en Kg):Vacio:7960 . Máximo de despegue:11800
Performances: Techo de servicio ,17700 m;
Planta de Poder: Turborreactor Bet-Shemesh Atar 09C-05 de 4284 Kg de empuje(62.76 Kn)a nivel del mar y 6185 Kg con postcombustión.
Principales Sistemas: radar monopulso CSF Cyrano Ibis(posteRíormente removido).Sistemas radioeléctricos VOR, ILS,ADF,VHF y DME Bendix DME-2030
Armamento: 2 cañones DEFA 552 de 30 mm y 125 proyectiles.Carga máxima de 2268 Kg: Misil IAI Shafrir I de guia IR. Tanques IMI Madnap (600 lt).Tanques pendulares de 880 lt y RP62(1200 lt).Bombas Mk-82(530 lb)

Dassault MIRAGE IIIEA
Dimensiones (en m):Longitud x Envergadura x Alto: 15.03 x 8.22 x 4.87
Peso (en Kg):Vacio:7050.Máximo de despegue:13500.
Performances: Velocidad máxima 2217 Km/Hr(Mach 2.1)a 12200 m de altura. Techo de servício,17000m Radio de combate, ataque a tierra,1200 Km. Carrera de despegue,de 700 a 1600 m en función del peso;carrera de aterrizaje con paracaídas,700 m.
Planta de Poder: Turborreactor SNECMA Atar 09C-03 de 4284 Kg de empuje(62.76 Kn)a nivel del mar y 6185 Kg con postcombustión.
Principales Sistemas: Radar monopulso de 200 Kw de potencia Thomson-CSF Cyrano II bis,operando en las bandas I/J;mira CSF Type 97,IFF LMT 3560J,TACAN LMT ARN52C
Armamento: 2 cañones DEFA 552A de 30 mm y 125 proyectiles;4000 Kg de carga máxima distribuidos entre 4 estaciones alares y una estación ventral. Misil Matra R530E de guia IR o SARH-Semi Active Radar Homing en estación ventral. Misiles Matra R550 Magic I. Tanques pendulares RP30(1700 lt), RP62(1300) y Supersonique(500 lt).Tanque pendular RPK-16 portabombas 4 x 125 kg .Tanque IMI Madnap(600 lt).Bombas BK-BR.



La capacidad del lote original de Mirage IIIEA para cargas externas era muy limitada. En la foto el I-006 con una bomba de 250 lbs en el soporte ventral y dos tanques supersónicos franceses (J.Nuñez Padin)

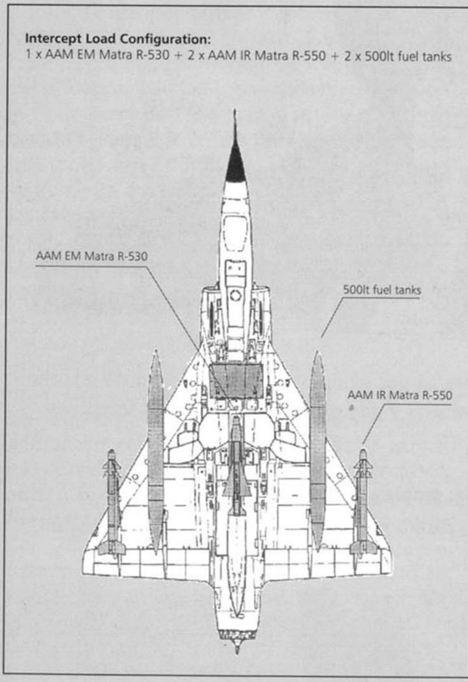
Mirage IIIEA I-019 equipado con un tanque ventral RP30 de 1700 litros y dos tanques supersónicos israelitas con dos puntos de fijación para bombas.Trelew,Marzo 1981(Colección J.Núñez Padin).







(Arriba)Display de armas del Mirage IIIEA I-012 en el que destacan las dos versiones del Matra 530 ,el chasis con los dos cañones DEFA de 30 mm y los tanques RPK16 con soportes para 4 bombas de 125 Kg. Mirage IIICJ del G4C con dos misiles Shafrir(Abajo)El panel de control del MIIICJ indica la ausencia del radar Cyrano II.Las dimensiones del Matra R530 quedan en evidencia en la foto de la Derecha(Colección J.Núñez Padin)



MATRA R-530

Se trata de un misil diseñado para el combate contra aviones que vuelan a una velocidad equivalente a la del Mirage, del que existían una versión con guía infra-roja(IR) y otra con guía radar(EM o SARH). La propulsión es provista por un motor cohete de dos etapas con propelente sólido(plastolita), que le permiten volar de 4 a 25 segundos en fase activa. La versión con guía radar, dispone de una cabeza de combate GAMD-AD26 semi-activa en banda X. Este modelo es especialmente indicado para combate a media altura, sobre nubes. La versión para tiempo despejado, utiliza una cabeza buscadora infra-roja SAT-3501, capaz de detectar radiación en la banda espectral de 3 a 5.5 micrones.La cabeza buscadora es permanentemente refrigerada con Nitrógeno líquido. El Matra R-530 se caracteriza por la emisión de gran cantidad de humo, visible a gran distancia. Ha sido catalogado como un misil no muy confiable(con una eficiencia del orden del 65%)y de poca maniobrabilidad. Dado su peso(165 Kg)y volumen, solamente un ejemplar es transportado por el Mirage IIIE en la estación ventral central. El empleo de este misil fue abandonado en Francia a partir de 1971.

MATRA R-550

Se trata de un arma diseñada para el combate aire-aire supersónico, mediante un sistema propio de cabeza buscadora infra-roja ,refrigerada por Nitrógeno. El Matra R-550 está adaptado para el empleo con buenas condiciones meteorológicas, facilidad de manejo, corto radio de acción, complementando así el radio efectivo del cañón DEFA. Es equivalente en sus prestaciones al AIM-9 Sidewinder y de gran efectividad contra blancos cercanos.









El Grupo 8 de Caza utilizó cuatro Mirage biplazas. Mientras que los dos primeros eran Mirage IIIDA, como el I-002.Los últimos dos, construidos como Mirage IIIBE, tenian las alas preparadas para utilizar soportes y misiles Magic como el I-021(Colección Jorge Núñez Padin)

DASSAULT MIRAGE III CJ & IIIEA
Historias Individuales

C-701 Mirage IIICJ Shahak(msn CJ-2)
C/D 03.62.Heil Ha'Avir 101° Hkrav Ha'Rishone Sqdn(Hazor). Trf Fuerza Aérea con 2517:30 Hr como FAP 4802.Fuerza Aérea C-701 18.12.82 .Asignado a la IV°Brigada/Escuadrón 55 el 27.03.85.Ultimo vuelo el 14.01.88 con TFT:2803,50 Hr.Desactivado en 03.94. En depósito IV° Brigada Aérea con reserva para preservación en la I° Brigada Aérea por TXT 2003 del 17.06.97.Actualmente en el hangar del Escuadrón Talleres de la IV° Brigada, totalmente desarmado.

C-702 Mirage IIICJ (msn CJ-4)
C/D 06.61.Heil Ha'Avir 101° Hkrav Ha'Rishone Sqdn(Hazor) Trf Fuerza Aérea con 2316:00 Hr como FAP 4806.Fuerza Aérea C-702 18.12.82.Asignado a la X°Brigada/Escuadrón 10 el 16.03.84.Transferido a la IV°Brigada/Escuadrón 55 el 07.11.86.Ultimo vuelo el 23.02.90 con TFT:2917,00 Hr.al mando del Ten.Celoira. Desactivado en 03.94.Entre 1995 al 2000 empleado como gate-guardían en el Puesto 1 de la IV°Brigada. Posee la proa del C-704.En depósito en la IV° Brigada.



Mirage IIICJ C-702,con la proa modificada del C-704(A.Baldini)

C-703 Mirage IIICJ (msn CJ-12)
C/D 07.62.Heil Ha'Avir 101° Hkrav Ha'Rishone Sqdn(Hazor) Trf Fuerza Aérea con 2363:00 Hr como FAP 4804.Fuerza Aérea C-703 18.12.82.Asignado a la X°Brigada/Escuadrón 10 el 16.03.84.Transferido a la IV°Brigada/Escuadrón 55 el 07.11.86,realizando su primer vuelo en la unidad el 29.06.87.Último vuelo el 29.01.88 con TFT:2537:15 Hr. Desactivado 03.94. Transferido a la ENET n°4/IV° Brigada Aérea por TXT del 09.12.93. El 03.10.01 se le retiró el plano derecho para equipar al C-717;en reemplazo se colocó el plano derecho del C-721.Utilizado frecuentemente en exhibiciones estáticas en Mendoza.

C-704 Mirage IIICJ (msn CJ-14)
C/D 04.62.Heil Ha'Avir 101° Hkrav Ha'Rishone Sqdn(Hazor) .Utilizado por IAI como prototipo del proyecto Kfir,siendo equipado con una proa modificada y aletas canard. Trf Fuerza Aérea con 2053:00 Hr como FAP 4808.Fuerza Aérea C-704 01.02.83.Asignado a la X° Brigada/Escuadrón 10 el 16.03.84.Transferido a la IV°Brigada/Escuadrón 55 el 07.11.86,efectuando el primer vuelo en la unidad el 05.03.87.Último vuelo el 30.06.89 con TFT:2672,45 Hr. con el Ten.Hernández.Desactiva-do en 03.94. En depósito IV° Brigada Aérea para asignación al Aero Club Dolores por TXTDEL 27.06.97. Equipado actualmente con una proa de Mirage 5P.

C-705 Mirage IIICJ (msn CJ-20)
C/D 05.62.Heil Ha'Avir 101° Hkrav Ha'Rishone Sqdn(Hazor) Trf Fuerza Aérea con 1247:00 Hr como FAP 4801.Fuerza Aérea C-705 18.12.82 .Asignado en .xx.85 a la IV° Brigada/Escuadrón 55.Estrellado a las 13:34 Hrs del 27.06.89 en proximidades de Medía Agua(Km.97Ruta 40-San Juan),causando la muerte del 1°Ten. Roberto Bellini. TFT:1415:30 Hr. a causa de inestabilidad diná-mica. Por motivos desconocidos este avión era más pequeño tanto en longitud como envergadura que los restantes Mirage IIICJ.

C-706 Mirage IIICJ (msn CJ-22)
C/D 02.62.Heil Ha'Avir 101° Hkrav Ha'Rishone Sqdn(Hazor) Trf Fuerza Aérea con 2416:00 Hrs como FAP 4807.Fuerza Aérea C-706 01.02.83.Asignado a la X°Brigada/Escuadrón 10 el 16.03.84.Averiado con daños menores el 25.10.85 en la pista de la X°Brigada por salida de pista durante el aterrizaje debido a reventón de cubierta derecha.Transferido a la IV°Brigada/Escuadrón 55 el 07.11.86. Último vuelo el 31.12.86 con TFT:2784,55 Hr.En depósito en el Area Material Quilmes hasta el 30.11.01 en que fue instalado como monumento en Villa Lugano(Buenos Aires).

C-707 Mirage IIICJ (msn CJ-29)
C/D 10.62.Heil Ha'Avir 117° Silon Ha'Rishona Sqdn(Ramat-David) Trf Fuerza Aérea con 2073:00 Hrs como FAP 4812.Fuerza Aérea C-707 01.02.83.Asignado a la X°Brigada/Escuadrón 10 el 16.03.84.Estrellado a las 12:00 Hr del 29.04.85 a 35 mn al SO de Río Gallegos(Santa Cruz) con

TFT:2236,15 Hr.Piloto Myr.Alberto Kajihara,eyectado.

C-708 Mirage IIICJ (msn CJ-31)
C/D 10.62.Heil Ha'Avir 117° Silon Ha'Rishona Sqdn(Ramat-David) Trf Fuerza Aérea con 2230:00 Hrs como FAP 4805.Fuerza Aérea C-708 18.12.82.Asignado a la IV°Brigada/Escuadrón 55 el 04.10.84. Retracción accidental del tren de aterrizaje ,durante carrera de aterrizaje sobre la pista principal de la IV° BrAer.Piloto Ten. Percy Ryberg, aeronave con averías menores el 08.01.86.El 31.07.85 succionó sin consecuencias al Subofic.Ppal Isidro Hernández.Último vuelo el 12.08.86 con 2243:55 Hr. con el Mayor Maggi. En depósito al aire libre en la IV°Brigada .

C-709 Mirage IIICJ (msn CJ-32)
C/D 12.62.Heil Ha'Avir 117° Silon Ha'Rishona Sqdn(Ramat-David) Trf Fuerza Aérea con 2113:45 Hrs como FAP 4813.Fuerza Aérea C-709 01.02.83.Asignado a la IV°Brigada/Escuadrón 55 el 28.01.85. Último vuelo el 31.02.86 con 2253:35 Hr. con el Ten.Valdez.Desactivado en 1991 y reasignado a la Escuela de Suboficiales-ESFA(Córdoba) por TXT del 13.08.89

C-710 Mirage IIICJ (msn CJ-33)
C/D 12.62.Heil Ha'Avir 117° Silon Ha'Rishona Sqdn(Ramat-David) Trf Fuerza Aérea con 1487:00 Hrs como FAP 4814.Fuerza Aérea C-710 29.03.83 .Asignado a la IV°Brigada/Escuadrón 55 el 17.10.84. Despegue abortado el 29.07.85 por fuego de postcombustión con enganche de barrera de frenado, piloto Alf. Jorge Valdez. Último vuelo el 09.09.85 con TFT 1572:35 Hr. Fue el Mirage IIICJ con menor actividad de vuelo en el pais, solamente 85:00 Hr.Transferido a la ENET n°4/Área Material Quilmes(Buenos Aires)por TXT del 03.09.93

C-711 Mirage IIICJ (msn CJ-34)
C/D 12.62.Heil Ha'Avir 101° Hkrav Ha'Rishone Sqdn(Hazor) Convertido en Tsniut matricula 98 y 458.Trf Fuerza Aérea con 1499:35 Hrs como FAP 4822.Fuerza Aérea C-708 29.03.83 .Asignado a la IV°Brigada/Escuadrón 55 el 22.02.85.Despistado por causa de falla en el sistema de frenos,el 14.05.85 en El Plumerillo,piloto Ten.Luis Briatore.Último vuelo el 06.02.91 con TFT:2053:40 Hr. al mando del Cap.Oscar Cuello.. Transferido a la VI°Brigada Aérea. Modificado con la proa de Dagger, gate guardían en la VI°Brigada Aérea(Tandil).

C-712 Mirage IIICJ (msn CJ-40)
C/D 08.63.Heil Ha'Avir 117° Silon Ha'Rishona Sqdn(Ramat-David) Trf Fuerza Aérea con 1449:00 Hrs como FAP 4818.Fuerza Aérea C-712 29.03.83 Asignado a la X°Brigada/Escuadrón 10 el 01.08.85.Transferido a la IV°Brigada/ Escuadrón 55 el 07.11.86.En ocasión de una navegación táctica con práctica de tiro sobre el polígono de Antuna, mientras sobrevolaba la localidad de Alto Pencoso a las 10:58 Hrs del 12.06.89 experimentó una inestabilidad longitudinal dinámica que le ocasionó daños estructurales. Piloto ViceCom. Raul Díaz retornó a la IV°BrAer, pero por causa de esta novedad se desactivó la aeronave con un total de 2409:10 Hrs .Es la aeronave que registró la mayor cantidad de horas de vuelo en el pais,completando 960:10 Hr-. Destinado al Museo Nacional de Aeronáutica,por TXT del 11.08.92 ,en exposición desde el 13.11.92 hasta 09.01

C-713 Mirage IIICJ (msn CJ-42)
C/D 02.63.Heil Ha'Avir 117° Silon Ha'Rishona Sqdn(Ramat-David) Trf Fuerza Aérea con 2011:00 Hrs como FAP 4811.Fuerza Aérea C-713 01.02.83.Asignado a la IV°Brigada/Escuadrón 55 el 17.01.85.Aterrizaje de emergencia con el acelerador trabado y voladura de paracaídas de frenado el 21.08.85 en la IV°BrAer.Piloto Ten. Carlos Maroni, aeronave con averias menores. Último vuelo el 13.12.90 con TFT:2620:05Hrs con el Cap.Oscar Cuello.Desactivado en 03.94.Asignado al museo de la Heil Ha´Avir(Hatzerim) por TXT del 02.06.97.El 28.06.01 se anunció su"venta" a Israel por el precio simbólico de U$ 1,00 .En depósito IV°Brigada Aérea.

C-714 Mirage IIICJ (msn CJ-47)
C/D 04.63.Heil Ha'Avir 117° Silon Ha'Rishona Sqdn(Ramat-David) Trf Fuerza Aérea con 1912:00 Hrs como FAP 4821.Fuerza Aérea C-714 29.03.83 .Asignado a la IV°Brigada/Escuadrón 55 el 19.01.85. Daños menores por detención del motor durante el rodaje el 20.10.89. Desprendimiento parcial del tanque de fuselaje trasero en vuelo,el 29.05.90 a 20 millas de la



Mirage IIICJ C-711 en Mendoza el 14.05.85.Observar el ducto bajo la cabina, instalado durante su conversión como Mirage IIICJ(R) (Fuerza Aérea)



Mirage IIICJ 458 Tsniut del 101°Sqdn (IDF/AF)

IV°BrAer,piloto ViceCom. Raul Díaz. Último vuelo el 11.07.90,con TFT:2511:35 Hrs con el 1°Ten Daniel Hernández-Donado inicialmente a la ciudad de Río Cuarto. Preservado como monumento en Villa Carlos Paz(Córdoba)con matricula I-019.

C-715 Mirage IIICJ (msn CJ-59)
C/D 10.63.Heil Ha'Avir 117° Silon Ha'Rishona Sqdn(Ramat-David) matrícula 159 y 190° Sqdn(Etam) matrícula 459. Trf Fuerza Aérea con 1761:05 Hrs como FAP 4809.Fuerza Aérea C-715 21.10.83 .Asignado a la IV°Brigada/Escuadrón 55 y trasladado en vuelo a El Plumerillo el 15.11.84 por el Myr Donadille. Durante 1987 fue pintado en un esquema "low-viz" en cuatro tonos de gris y celeste.Desprendimiento en vuelo de puerta superior de equipos de radio, mientras cumplía un tema de acrobacia a las 13:20 Hrs del 02.08.89 sobre Rivadavia(Mendoza).Piloto 1°Ten Ruben Manzur. Esta novedad, motivó la desactivación de la aeronave con 2396:30 Hrs de vuelo.Transferido al Liceo Militar Aeronáutico (Fúnes/Santa Fé).

C-716 Mirage IIICJ (msn CJ-64)
C/D 04.64.Heil Ha'Avir 119° Atalef Sqdn(Tel-Nof) Trf Fuerza Aérea con 1858:00 Hrs como FAP 4816.Fuerza Aérea C-716 29.03.83.Asignado a la IV°Brigada/ Escuadrón 55.Avion personal del Jefe de la IV° BrAer Com.Wilson Pedroso.Durante una navegación táctica se desprendió en vuelo el tanque exteRíor Izq. de 1300 l, sobre el Campo de Tiro Antuna a las 15:20 Hrs del 14.11.89. Piloto 1°Ten Raul Colla. Daños por esquirlas durante práctica de tiro y bombardeo sobre el Campo de Tiro Antuna el 28.11.89.Piloto 1°Ten Ruben Sassone. Ultimo vuelo el 10.05.90 con TFT:2093,05 Hr. Según lo dispuesto en el TXT del 02.07.97 destinado a la localidad de La Toma(San Luis).En depósito IV°Brigada Aérea; el 03.10.01 se le retiró el plano izq. para su uso en el C-717;recibiendo en su lugar otro del C-721.

C-717 Mirage IIICJ (msn CJ-65)
C/D 04.64.Heil Ha'Avir 119° Atalef Sqdn(Tel-Nof)matrícula 773. Trf Fuerza Aérea con 1949:50 Hrs como FAP 4810.Fuerza Aérea C-717 01.02.83 .Asignado a la IV°Brigada/Escuadrón 55 el 21.11.85.Transferido en vuelo al CEASO /AMACUAR(Río Cuarto/Córdoba) el 02.02.90 tripulado por el 1°Ten Fabian Otero.El 03.10.01 se ordenó el reemplazo de su planta alar , recibiendo el plano derecho del C-703 y el izquierdo del C-716.En servício.

C-718 Mirage IIICJ (msn CJ-66)
C/D 04.64.Heil Ha'Avir 119° Atalef Sqdn(Tel-Nof) Trf Fuerza Aérea con 1669:25 Hrs como FAP 4805.Fuerza Aérea C-718 29.03.83.Asignado a la IV°Brigada/ Escuadrón 55 el 02.01.87.Aterrizaje de emergencia en El Plumerillo(Mendoza) con reventón de cubiertas y posteRíor enganche en la barrera de frenado,el 29.07.88 con el Ten. Fabian Otero al mando. Último vuelo el 23.11.90 con TFT:2057:15 Hr. Según lo dispuesto en el TXT del 16.04.97 cedido al Municipio de Maipú.En depósito IV°Brigada Aérea.Destinado finalmente al museo de la Estancia "Santa Romana" (Villa Mercedes/San Luis).Reacondicionado y repintado en 05.02.En la documentación oficial consta como C-710, aunque al museo va como C-701.

C-719 Mirage IIICJ (msn CJ-67)
C/D 04.64.Heil Ha'Avir 119° Atalef Sqdn(Tel-Nof) Trf Fuerza Aérea con 1675:00 Hrs como FAP 4819.Fuerza Aérea C-719 29.03.83.Asignado a la IV°Brigada/ Escuadrón 55 en xx.86.Ultimo vuelo el 04.12.90 al mando del Ten German Arneodo,con TFT:2191:15 Hr Asignado al Municipio de Necochea(Bs.Aires) por TXT del 21.07.00.En depósito en la IV°Brigada Aérea.

C-720 Mirage IIIBJ (msn BJ-1)
C/D 02.66.Heil Ha'Avir 101° Hkrav Ha'Rishone Sqdn (Hazor)matrícula 86 luego 286 ,236 y 618 Trf Fuerza Aérea con 1778:30 Hrs como FAP 4803.Fuerza Aérea C-720 18.12.82 .Asignado a la IV°Brigada/Escuadrón 55 el 18.01.85. Durante un vuelo de prueba por recepción de aeronave cayó a tierra en proximidades de La Gilda(Río Cuarto/Córdoba) a las 13:28 Hrs del 29.07.88. El piloto Ten. José Correa murió en el accidente y el Cabo Ppal.José Silva resultó con heridas leves; aeronave con 70% de destriucción.Desactivado con TFT:2160:45 Hr.

C-721 Mirage IIIBJ (msn BJ-2)
C/D 03.66.Heil Ha'Avir 101° Hkrav Ha'Rishone Sqdn(Hazor) matrícula 87 luego 287 ,237 y 639. Trf Fuerza Aérea con 1479:00 Hrs como FAP 4817.Fuerza Aérea C-721 01.02.83.Asignado a la IV°Brigada/Escuadrón 55 el 17.10.84. Último

vuelo el 19.05.89 con 1694:30 Hr al mando del 1°Ten. Roberto Bellini. Transferido por TXT del 14.04.94 a la VI°Brigada Aérea. En depósito AMACUAR. Durante 10.01, se le retiró el plano derecho para el C-703 y el plano izquierdo para el C-716.Actualmente en exhibición en el Museo del Area Material Río Cuarto con las alas del C-717.

C-722 Mirage IIIBJ (msn BJ-4)
C/D 01.68.Heil Ha'Avir 117° Atalef Sqdn(Tel-Nof) matrícula 89 luegp 289, 239 y 787. En combate aéreo derribó 3 MiG-21 el 24.10.73. Trf Fuerza Aérea con 1505:00 Hrs como FAP 4820.Fuerza Aérea C-722 18.12.82 .Asignado a la IV°Brigada/Escuadrón 55 el 28.11.84. Último vuelo el 10.01.91 al mando del Cap Oscar Cuello con TFT: 2091:45 Hr. Transferido por TXT del 14.04.94 a la VI°Brigada Aérea. En depósito AMACUAR.

I-001 Mirage IIIDA(msn 1F/1A)
Arribó al país el 05.09.72 a bordo del C-130H TC-63.Primer vuelo en el país, con tripulación argentina el 10.01.73. Destruido por accidente en proximidades de Mariano Morenos(Buenos Aires) el 30.03.79.Tripulantes Com Viola y Cap Huck eyectados.

I-002 Mirage IIIDA(msn 2F/2A)
Arribó al país el 05.02.73 a bordo del C-130H TC-65.Primer vuelo realizado en 05.73.Asignado al Grupo 8 y a partir de 03.88 al Grupo 6.

I-003 Mirage IIIEA(msn 1F/1D)
Arribó al país el 23.09.72 a bordo del C-130E TC-62 Efectuó el primer vuelo de un Mirage en el país el 10.01.73.Asignado al Grupo 8.Escuadrón Mirage"Comodoro Rivadavia"(04.82).Asignado al Grupo 6 en 03.88.

I-004 Mirage IIIEA(msn 2F/2D)
Arribó al país el 01.11.72 a bordo del C-130E TC-61.Primer vuelo en 01.73. Asignado al Grupo 8 y a partir de 03.88 al Grupo 6.

I-005 Mirage IIIEA(msn 3F/3D)
Arribó al país el 01.12.72 a bordo del C-130H TC-66.Primer vuelo en 05.73. Asignado al Grupo 8 .Escuadrón"Mirage Río Gallegos"(04.82).Transferido al Grupo 6 en 03.88.

I-006 Mirage IIIEA(msn 4F/4D)
Arribó al país el 18.03.73 a bordo del C-130H TC-66.Primer vuelo en 05.73. Asignado al Grupo 8 y a partir de 03.88 al Grupo 6.

I-007 Mirage IIIEA(msn 5F/5D)
Arribó al país el 13.04.73 a bordo del C-130H TC-63.Primer vuelo en 07.73. Asignado al Grupo 8 y a partir de 03.88 al Grupo 6.

I-008 Mirage IIIEA(msn 6F/6D)
Arribó al país el 05.05.73 a bordo del C-130H TC-66.Primer vuelo en 08.73. Asignado al Grupo 8. Escuadrón "Mirage Comodoro Rivadavia"(04.82).Transferido al Grupo en 03.88.

I-009 Mirage IIIEA(msn 7F/7D)
Arribó al país el 20.05.73 a bordo del C-130H TC-66.Primer vuelo en 08.73. Destrucción total por accidente el 23.03.76,piloto 1°Ten S.Garcia eyectado.

I-010 Mirage IIIEA(msn 8F/8D)
Arribó al país el 29.06.73 a bordo del C-130H TC-64.Primer vuelo en 08.73.Primer avión en cumplir una ICM, realizado en Francia ,retornando el 07.03.80 .Asignado al Grupo 8.Escuadrón"Mirage Comodoro Rivadavia"(04.82).Transferido al Grupo 6 en 03.88.


Mirage IIIEA I-013 con la antena dorsal VHF.Tandil, Febrero 2001(A.Bertogna)

I-011 Mirage IIIEA(msn 9F/9D)
Arribó al país el 17.07.73 a bordo del C-130H TC-66. Primer vuelo en 11.73.Asignado al Grupo 6 en 03.88.

I-012 Mirage IIIEA(msn 10F/10D)
Arribó al país el 27.07.73 a bordo del C-130H TC-65.Primer vuelo en 12.73.Asignado al Grupo 6 en 03.88.Averiado por incendio ,fuera de servicio.

I-013 Mirage IIIEA(msn 11F/1HD)
Arribó al país en 10.79. Rearmado en el Área Material Río Cuarto, entregado al Grupo 8 en 12.79.



Mirage IIICJ C-714,representando al falso Mirage IIIEA I-019 en Carlos Paz (A.Domínguez).

I-014 Mirage IIIEA(msn 12F/2HD)
Arribó al país en 10.79.Rearmado en el Área Material Río Cuarto, entregado al Grupo 8 el 29.01.80.
Destruido por accidente el 25.08.87 en la provincia de Entre Ríos, provocando la muerte del Mayor Juan Franchini.

I-015 Mirage IIIEA(msn 13F/3HD)
Arribó al país en 10.79.Rearmado en el Área Material Río Cuarto, entregado al Grupo 8 el 19.03.80.
Escuadrón"Mirage Comodoro Rivadavia"(04.82),transferido al Escuadrón"Mirage Río Gallegos".
Derribado el 01.05.82 en proximidades de Port Stanley, por el Sea Harrier XZ423 al mando del Fl.Lt (RN)P.Barton.Piloto 1°Ten.C.Perona eyectado.

I-016 Mirage IIIEA(14F/4HD)
Arribó al pais en 11.79.Rearmado en el Área Material Río Cuarto, entregado el Grupo 8 el 30.04.80.
Escuadrón"Mirage Río Gallegos(04.82).Averiado en la fase de despegue en la BAM Río Gallegos el 08.10.83, mientras estaba tripulado por el Cap.R.González. Célula en depósito en el Área Material Río Cuarto.

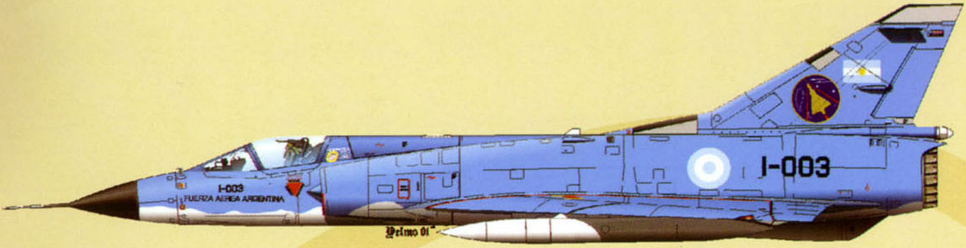
I-017 Mirage IIIEA(15F/5HD)
Arribó al país en 12.79.Rearmado por el Área Material Río Cuarto, entregado al Grupo 8 el 27.05.80.
Escuadrón"Mirage Río Gallegos"(04.82).Asignado al Grupo 6 en 03.88.

I-018 Mirage IIIEA(16F/6HD)
Arribó al país en 01.80.Rearmado por el Área Material Río Cuarto, entregado al Grupo 8 el 21.06.80.
Escuadrón"Mirage Comodoro Rivadavia"(04.82).Transferido al Grupo 6 en 03.88.

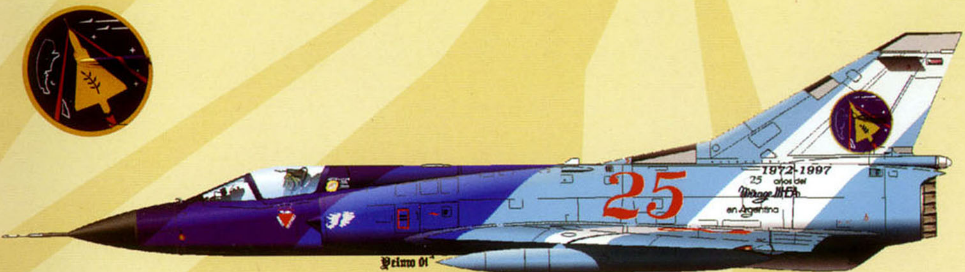
I-019 Mirage IIIEA(17F/7HD)
Arribó al país en 01.80.Rearmado por el Área Material Río Cuarto, entregado al Grupo 8 el 08.10.80.
Escuadrón "Mirage Río Gallegos"(04.82).Derribado en proximidades de Port Stanley, por impactos de artillería antiaérea propia, el 01.01.82, con la muerte del Cap. G.García Cuerva.

I-020 Mirage 3BE(msn 271)
Ex Armee de l'Air 271/ 2-ZN del escuadrón 2/2"Cote d'Or".Arribó al país en 04.82,previa modifica ción al standard Mirage IIIDA. Rearmado en el Área Material Río Cuarto, entregado al Grupo 8 en 12.82.Asignado al Grupo 6 en 03.88. Destruido por accidente el 06.05.94 ,tripulantes eyectados.

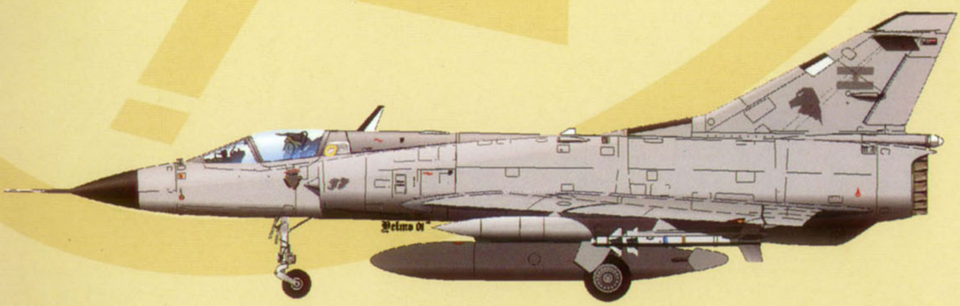
I-021 Mirage 3BE(msn 272)
Ex Armee de l'Air 272/ 2-ZO del escuadrón 2/2"Cote d'Or".Arribó al país en 07.82,previa conversión al standard Mirage IIIDA. Rearmado en el Área Material Río Cuarto, entregado al Grupo 8 en 01.83.Asignado al Grupo 6 en 03.88.



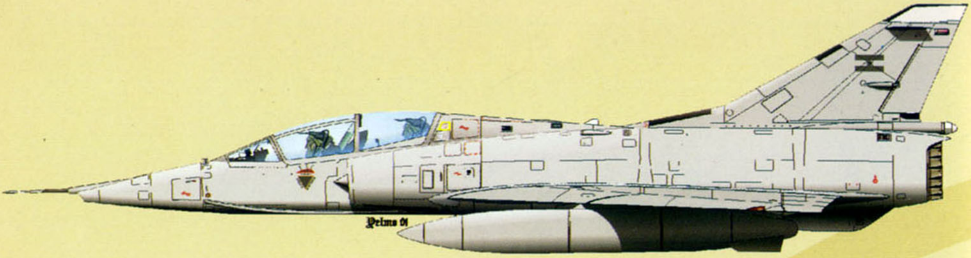
Dassault Mirage IIIEA I-003(msn 1F/1D) Escuadrón I del Grupo Aéreo 8 de Caza
Base Aérea Mariano Moreno(Buenos Aires)1985.



Dassault Mirage IIIEA I-006(msn 1F/1D) Escuadrón II del Grupo Aéreo 6 de Caza
Base Aérea Tandil(Buenos Aires)1997.



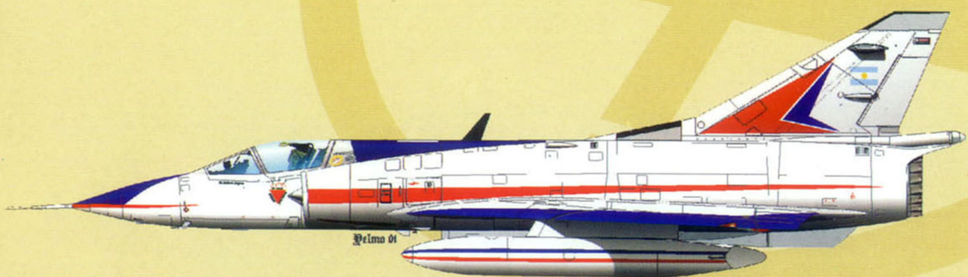
Dassault Mirage IIIEA I-008(msn 6F/6D) Escuadrón II del Grupo Aéreo 6 de Caza
Base Aérea Tandil(Buenos Aires)2000.



Dassault Mirage IIIDA I-002(msn 2F/2A) Escuadrón II del Grupo Aéreo 6 de Caza
Base Aérea Tandil(Buenos Aires)1997.



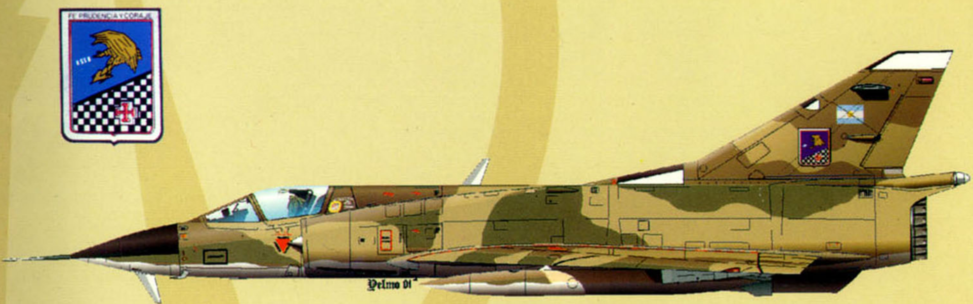
Dassault Mirage IIIBJ C-721(msn BJ-2) Fuerza Aérea Argentina
Aeropuerto Las Higueras(Córdoba)1983



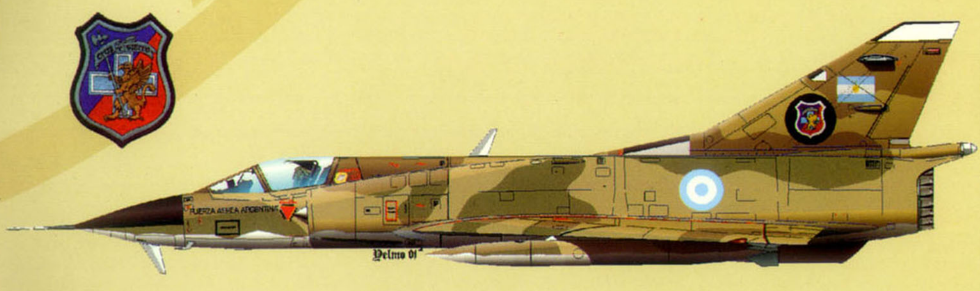
Dassault Mirage IIICJ C-717(msn CJ-65) CEASO/Area Material Rio Cuarto.
Las Higueras(Rio Cuarto) 1999.



Dassault Mirage IIICJ "Tsniut" 458(msn CJ-34)101° Sqdn."First Fighter Squadron/Heil Ha'Avir
Hatzor Air Base(Israel) 1973



Dassault Mirage IIICJ C-703(msn CJ-12)Escuadrón 55 del Grupo Aéreo 4 de Caza
Base Aérea El Plumerillo(Mendoza)1996



Dassault Mirage IIICJ C-704(msn CJ-14)Escuadrón X del Grupo Aéreo 10 de Caza
Base Aérea Rio Gallegos(Santa Cruz)1986.



Dassault

MIRAGE IIICJ & IIIEA

Serie Fuerza Aérea Argentina Nro. 7